Устарело
Только для справок

УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА

1Вк
Б-75

[redacted]

Экз. № 6798

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

(Из опыта войн в Испании и Китае)

88525

Инв. № 44646
Отдел
Полка 4ек
СЕКРЕТНАЯ БИБЛИОТЕКА

ВОЕНИЗДАТ — 1939

335496

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

Зак. 108. Тип. ВМА. 20.10.93 г

ц 35(0) 6

Устарело
Только для справок

УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СИЛ РККА

II Вк
Б-75

[redacted]

Экз. № 679870

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

(Из опыта войн в Испании и Китае)

Проверено
Инв. № 335499

Морская Академия
Инв. № 88525

Фундаментальная библиотека Военно-Мор. Академии РККА им. ... Ворошилова
Н.П.О. Инв. № 42262

Библиотека Военно-морской академии им. Кузнецова Н. Г.

ВМА РККФ им. т. Ворошилова
Инв. № 44636
Отдел
Полка

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
НАРКОМАТА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
Москва — 1939

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

Вступление 3

Раздел I. Действия истребительной авиации в Испании 5

Глава I. Роль и задачи, выполнявшиеся истребительной авиацией в Испании 5

Глава II. Обеспечение действий своей авиации 8

Глава III. Прикрытие расположения своих войск 25

Глава IV. Действия истребительной авиации по войскам противника 29

Глава V. Авиаразведка истребителями 34

Глава VI. Действие республиканских истребителей по самолетам на аэродроме мятежников 39

Глава VII. Воздушный бой 43

Глава VIII. Условия боевой работы истребительной авиации . . . —

Раздел II. Действия истребительной авиации в Китае . . . . . . —

Глава I. Боевые действия китайских истребителей . . . . . . —

Глава II. Боевые действия японских истребителей . . . . —

ЦВЦ РККА № 757. Изд. № 108. 5³/₄ печ. л.+4 вклейки. 1 печ. л.

Заказ № 251а.

Центр. тип. Наркомобороны СССР им. К. Ворошилова. Москва,
ул. Маркса и Энгельса, 17.

ВСТУПЛЕНИЕ

Опыт войны в Испании и Китае дает богатый и поучительный материал о действиях истребительной авиации.

В настоящем сборнике ставится задача — осветить наиболее интересные и характерные моменты использования современной истребительной авиации, основываясь на опыте борьбы республиканских истребителей и молодой китайской истребительной авиации.

Естественно, что этот материал не может рассматриваться как основа тактики истребительной авиации, в силу своеобразных условий ведения войны как в Испании, так и Китае.

Однако, предлагаемый материал является чрезвычайно полезным не только для личного состава истребительных частей, но и для прочих родов авиации наших ВВС и наземных войск. Боевой опыт подлежит тщательному изучению и несомненно окажет большую практическую помощь всему составу истребительной авиации в его повседневной работе.

Особое внимание в сборнике уделено вопросам воздушного боя, которые наиболее интересны для каждого летчика-истребителя.

РАЗДЕЛ I

ДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ В ИСПАНИИ

Глава I

РОЛЬ И ЗАДАЧИ, ВЫПОЛНЯВШИЕСЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИЕЙ В ИСПАНИИ

На всем протяжении войны в Испании истребительная авиация играла большую роль как в отражении нападений воздушного противника и в обеспечении действий других родов авиации, так и в действиях против наземных войск.

Истребительная авиация является не только средством обороны, но и активным наступательным средством в борьбе с противником на его территории в воздухе и на земле.

Эта активность и наступательный характер действий являлись наиболее характерной чертой истребительной авиации в Испании. Одноместные истребители благодаря своим высоким качествам, скорости, а также хорошей подготовке и беззаветной преданности и храбрости летного состава выполняли целый ряд задач, которые, казалось бы, не свойственны этому роду авиации.

Как мы увидим дальше, разнообразие задач вызывалось целым рядом своеобразных условий, в которых происходила война в Испании. Современная истребительная авиация способна успешно разрешать целый ряд задач, которые раньше для истребителей считались второстепенными или дополнительными.

Истребительная авиация в Испании выполняла следующие задачи:

1. Борьба с бомбардировочной, истребительной и штурмовой авиацией противника в воздухе и на земле, в дневных и ночных условиях.

2. Борьба с наземными войсками противника — пехотой, кавалерией, артиллерией и мотомехчастями на походе, при расположении на месте, в районах сосредоточения и на позициях.

3. Сопровождение бомбардировочной и штурмовой авиации и взаимодействие с ней при выполнении боевых задач.

4. Прикрытие расположения и районов сосредоточения своих войск.

5. Прикрытие важных тыловых об'ектов.

6. Разведка в интересах ВВС и наземных войск.

7. Действия по кораблям морского флота и высаживающемуся десанту.

При рассмотрении этих задач возникает вопрос о том, какое же должно быть соотношение между истребительной авиацией и другими родами авиации.

В Испании это соотношение в среднем составляло 1 : 1, а временами доходило до 1 : 2 (истребителей в 2 раза больше).

Даже при таком соотношении летно-боевая работа истребителей была в два раза напряженней, чем у бомбардировщиков. Если бы в условиях войны в Испании попытались уравнять нагрузку бомбардировщиков с нагрузкой истребителей, то соотношение в пользу последних пришлось бы увеличить до 1 : 3.

Приведем небольшой пример боевой работы в течение одного дня при соотношении 1 : 1 (т. е. число истребителей равно числу бомбардировщиков) и при обычных интенсивных действиях своей авиации и противника. В период напряженных операций бомбардировщики делают два вылета. Для сопровождения их требуются истребители. Помимо двух вылетов со своими бомбардировщиками, истребители вынуждены будут вылетать для отражения в среднем двух налетов авиации противника. Кроме того, истребители вылетают для штурмовых действий по войскам противника, для прикрытия своих войск или для разведки. Для прикрытия некоторых об'ектов тыла требуется круглосуточное дежурство истребителей, без отрыва их на выполнение других задач.

В мае 1938 г. республиканская авиация на Восточном (Арагонском) фронте имела истребителей в два раза больше, чем бомбардировщиков (соотношение 1 : 2). При действии в Балагерском направлении истребительная авиация имела следующую нагрузку:

23.5.38 истребительная эскадрилья маневренных бипланов произвела два вылета для обстрела войск мятежников, один вылет для сопровождения скоростных бомбардировщиков, два вылета по тревоге при налете бомбардировщиков противника в сопровождении истребителей (имела два воздушных боя). Удаление аэродрома на 30 км от линии фронта вынуждало летный состав в течение всего дня находиться у самолетов (в это же время пришлось нести до 4 часов дежурства в самолетах).

Нагрузка других истребительных эскадрилий в этот день была примерно такой же.

Бомбардировочные эскадрильи при самой напряженной работе обычно производят по два вылета в тыл или три вылета на фронт при близком базировании.

Необходимо иметь в виду, что условия боевых действий авиации в Испании в последнее время резко отличались от условий начального периода войны. В связи с появлением у мятежников скоростных и высотных истребителей действия бомбардировочной авиации республиканцев значительно осложнились.

До 90% боевых вылетов бомбардировщиков производились в сопровождении истребителей. Численное превосходство мятежников по всем родам авиации и их интенсивные действия вынуждали республиканцев уделять исключительно большое внимание истребительной авиации, необходимой для обеспечения своих воздушных и наземных операций, а также для прикрытия фронта и тыла.

Отсюда мы видим, что в войне с противником, располагающим численно превосходящим воздушным флотом, роль истребительной авиации неизбежно будет возрастать. Качество истребителей будет иметь решающее значение, притом их должно быть больше, чем бомбардировщиков.

Это — основной вывод, который можно сделать на основании действий республиканских ВВС.

Но следует учитывать, что этот вывод был бы правилен только при том соотношении сил в воздухе, которое получилось в Испании за последний период войны.

В составе ВВС передовых капиталистических стран в настоящее время имеется 27—30% истребительной авиации. Это показывает, что они готовятся к широким наступательным действиям своей бомбардировочной авиации против наземных армий и тыла вероятных противников.

Опыт войны в Испании показывает, что та сторона, которая в силу тех или иных причин вынуждена будет перейти к обороне в воздухе, должна будет уже в процессе войны всемерно увеличивать количество и повышать качество своей истребительной авиации. В свою очередь увеличение удельного веса истребительной авиации в составе ВВС приведет к тому, что истребителям придется выполнять комплекс сложных задач, выдвигаемых боевой действительностью, что и происходило в Испании.

Глава II

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ СВОЕЙ АВИАЦИИ

1. Общие основания

Одной из главных задач истребительной авиации в Испании являлось обеспечение действий своей авиации, в частности, сопровождение и прикрытие бомбардировщиков.

До середины 1937 г. истребители республиканцев сопровождали, главным образом, устаревшие типы бомбардировщиков, которые, вследствие своей малой скорости, не могли уклониться от встречи с истребителями противника. Это заставляло, с одной стороны, ограничивать глубину действий бомбардировщиков, а, с другой стороны, прикрывать их истребителями. В то же время скоростные бомбардировщики республиканцев, как правило, не сопровождались истребителями, так как они могли уклониться от встречи, а перехват их противником в глубине (особенно при полете на больших высотах) был мало вероятен.

С середины 1937 г. у мятежников появляются новые типы скоростных и высотных истребителей, в частности «Мессершмидт БФВ-109» с максимальной скоростью до 450 км/час. Это заставило республиканцев все чаще и чаще прибегать к сопровождению истребителями бомбардировщиков всех типов, в том числе и скоростных. За последний период войны в 90% случаев действия скоростных бомбардировщиков прикрывались истребителями. При действиях в прифронтовой зоне, глубиною до 30 км, наиболее насыщенной истребительным противодействием противника, все без исключения вылеты бомбардировщиков прикрывались истребителями.

При действиях на большую глубину бомбардировщики не сопровождались истребителями в силу незначительного радиуса действия истребительных самолетов. В этих случаях скоростные бомбардировщики прибегали к внезапному налету, используя наиболее выгодные для этого маршруты, высоты и время суток. В последний период операций необходимость сопровождения истребителями республиканских бомбардировщиков всех типов вызывалась превосходством в скорости новых истребителей и общим численным перевесом авиации мятежников, главным образом, истребительной.

У мятежников вопрос о прикрытии истребителями действий бомбардировочной авиации стоял более остро. Даже в первый год войны мятежники, имевшие в основной массе бомбардировочной авиации устаревшие типы самолетов («Юнкерс» и «Капрони»), вынуждены были до минимума сокращать дневные действия, в которых они несли неимоверно тяжелые потери. Переход к массированным действиям бомбардировочной авиации с надежным прикрытием ее истребителями в условиях дня и перевод бомбардировщиков на ночные действия вызваны были эффективностью противодействия республиканской истребительной авиации. Устаревшие бомбардировщики типа «Юнкерс-52» и «Капрони-74» были заменены современными типами самолетов бомбардировочной авиации мятежников («Хейнкель-111», «Юнкерс-86», «Савойя-79»).

В условиях затяжной войны, какой явилась война в Испании, подтвердилось, что замена материальной части старых конструкций более современными образцами имеет такое же большое значение, как выбор и определение наиболее отвечающих требованиям обстановки форм тактического применения различных средств борьбы.

Однако, и поступившие в большом количестве более современные бомбардировщики не могли обойтись без прикрытия их истребителями.

Таким образом, мы видим, что бомбардировщики не нуждаются в прикрытии истребителями только тогда, когда они обладают такой скоростью, которая дает им возможность уклоняться от боя с истребителями противника и когда перехват их противником на маршруте к цели и обратно мало вероятен.

Следовательно, понятие «скоростной» бомбардировщик является чрезвычайно относительным. Качество скоростных бомбардировщиков определяется не только их максимальной и крейсерской скоростями, но и соотношением этих скоростей и скоростей истребителей противника. Та сторона, которая в процессе войны не увеличивает скорости своих бомбардировщиков, вынуждена прикрывать их действия истребителями (это можно было наблюдать в последнее время в Испании).

2. Организация совместных действий бомбардировочной и истребительной авиации

В Испании организация совместных действий бомбардировочной и истребительной авиации богата большим поучительным опытом как для истребителей, так и для бомбардировщиков. Так, в период наиболее активных действий республиканской армии на фронте реки Эбро авиация мятежников и интервентов, сосредоточивая основной удар по переправам и переправившимся республиканским частям, в течение дня производила в среднем до 300 самолето-вылетов, причем половина вылетов приходилась на долю истребителей. В сентябре 1938 г. в один день было произведено не менее 500 самолето-вылетов; из них до 350 вылетов было выполнено истребителями.

Истребители типа «Фиат» и «Мессершмидт», как правило, появлялись на фронте группой (по 30, 40, 50 и более самолетов в группе). Они сопровождали своих бомбардировщиков, не исключая и скоростных, обстреливали республиканские войска на позициях, в движении по дорогам, вели разведку и прикрывали расположение и переброски своих войск от налетов республиканской авиации. Эшелонируясь по высоте до 6000 м, группы истребителей держали под своим наблюдением весь участок фронта. Появление в таких условиях республиканских бомбардировщиков без большого количества сопровождающих истребителей было невозможно. Были случаи, когда звено бомбардировщиков, вылетая на фронт, сопровождалось двумя-тремя эскадрильями истребителей, а вылет двух-трех эскадрилий бомбардировщиков на фронт уже требовал сопровождения их не менее чем 5—6 эскадрильями истребителей.

При таком большом насыщении фронта истребителями одиночные самолеты, уступающие по скорости истребителям противника, не могли производить разведывательные, корректировочные и прочие полеты без сопровождения своими истребителями.

Совместные действия истребительной и бомбардировочной авиации требуют четкой организации. Нередки случаи, когда неправильный учет обстановки на фронте, плохая договоренность истребителей с бомбардировщиками или неправильные действия тех или других ухудшали результаты налета, или, что еще хуже, вызывали потери, которых можно было бы избежать при правильной организации.

При организации совместных действий требуется:

1. Определение наиболее простого, но надежного способа сбора и построения группы бомбардировщиков и истребителей для совместного следования.
2. Правильное построение боевого порядка общей группы бомбардировщиков и истребителей.
3. Ясная постановка задач бомбардировщикам и сопровождающим истребителям и точное выполнение их в строгом соответствии с намеченным планом действий.
4. Учет технических возможностей истребителей (их радиус действий) для выполнения поставленных задач.
5. Правильное определение необходимого количества сопровождающих истребителей, в зависимости от возможного противодействия истребительной авиации противника.
6. Подготовка бомбардировщиков к ведению самостоятельного оборонительного боя в случае отрыва сопровождающих истребителей истребителями противника.

3. Сбор и построение боевого порядка при сопровождении бомбардировщиков

Обычно встреча бомбардировщиков с истребителями для дальнейшего совместного следования происходила у республиканцев над аэродромом расположения истребительных частей (схема 1). Аэродромы истребителей в большинстве случаев располагались на глубине в 30—40 км от линии фронта, тогда как бомбардировщики базировались глубже. Поэтому бомбардировщики, взлетев со своего аэродрома и построившись в боевой порядок для следования к цели, проходили над заранее условленным пунктом, в районе аэродромного расположения истребителей, обычно над командным пунктом командира истребительной группы. Истребители взлетали «по-зрячему», и каждая эскадрилья сразу становилась на заранее предназначенное ей место.

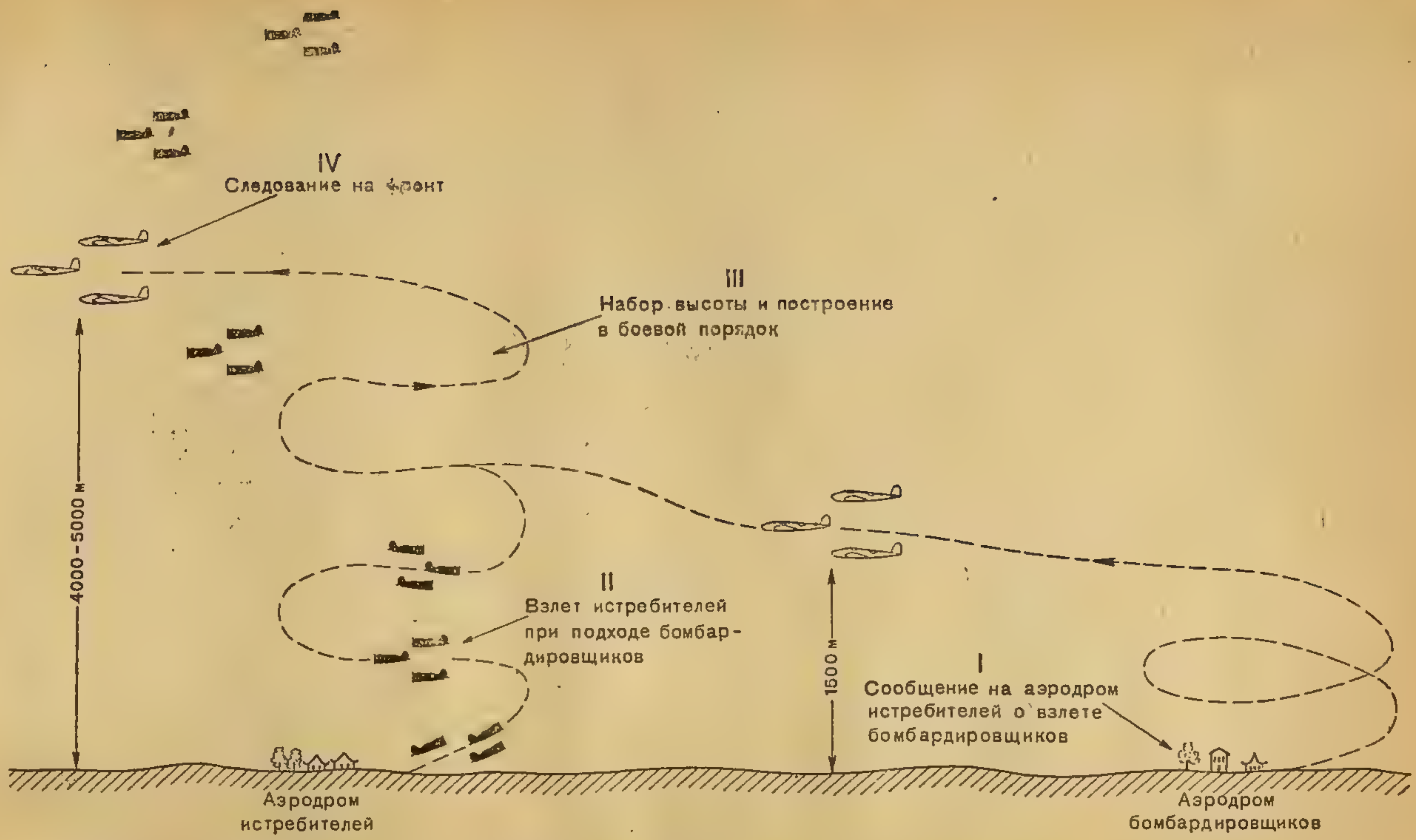
IV
Следование на фронт
III
Набор высоты и построение в боевой порядок
II
Взлет истребителей при подходе бомбардировщиков
I
Сообщение на аэродром истребителей о взлете бомбардировщиков
4000-5000 м
1500 м
Аэродром истребителей
Аэродром бомбардировщиков

Схема 1. Сбор и следование на фронт смешанной группы (бомбардировщиков и истребителей).

Один из командиров республиканской группы истребителей пишет следующее по вопросу о сопровождении бомбардировщиков:

«Бомбардировщики на маршруте и особенно при подходе к цели должны итти в компактном строю. Это представляет двойную выгоду: во-первых, когда бомбардировщики идут компактно, тогда истребителям лучше их охранять, во-вторых, в таком строю бомбардировщики сами могут вести успешный оборонительный огонь в случае нападения истребителей противника».

Истребители, разбиваясь на группы не более как в 9 самолетов, сопровождают бомбардировщиков в следующем боевом порядке (схема 2): скоростные истребители типа моноплан располагаются справа и слева от бомбардировщиков, в удалении от них на 300—500 м, с превышением до 500—700 м; следующие группы монопланов идут за первыми на глубину строя бомбардировщиков в удалении от них до 500—800 м.

Группа маневренных бипланов идет за бомбардировщиками и ниже их на 50—200 м (схема 3).

Если же окажется еще группа монопланов, то выгодно расположить ее сразу за бомбардировщиками, на одном уровне или с небольшим превышением (до 50 м).

При сопровождении бомбардировщиков одними монопланами место маневренных бипланов занимает последняя группа монопланов.

При сопровождении бомбардировщиков перед одной из эскадрилий истребителей должна ставиться задача непосредственного прикрытия бомбардировщиков. При этом эскадрилья не должна вступать в бой при встрече с истребителями противника. Она обязана сопровождать бомбардировщиков в тыл после выполнения задания, после чего (если имеется горючее) возвратиться на фронт. Остальным эскадрильям после ухода бомбардировщиков с фронта возможно давать задачи по патрулированию или обстрелу войск противника. При встрече с истребителями противника сопровождающие истребители должны связать противника боем и, таким образом, дать возможность бомбардировщикам выполнить задачу.

При сопровождении бомбардировщиков на фронт возможна встреча с бомбардировщиками противника. При этом нужно сохранить спокойствие, не принимать неправильного решения и не оставлять своих бомбардировщиков без прикрытия.

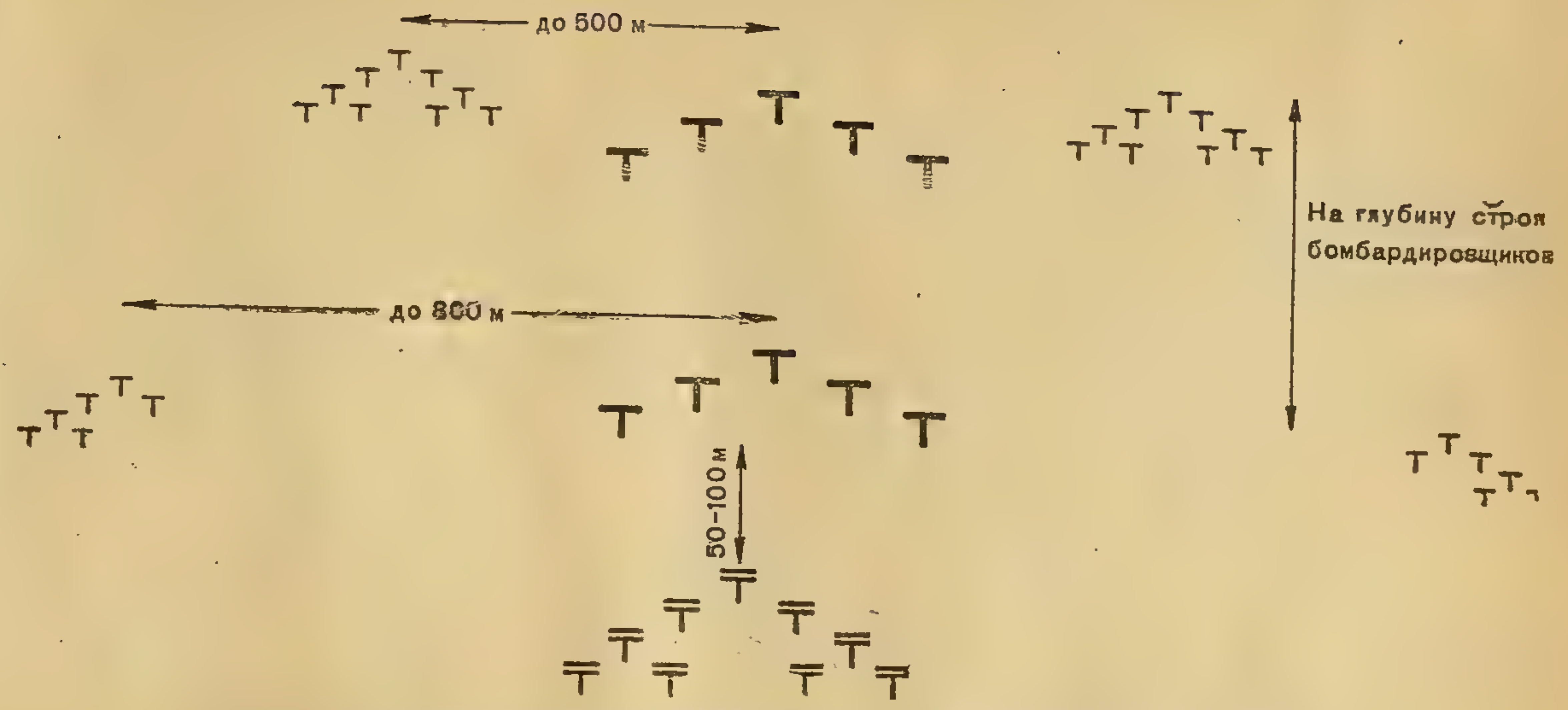
до 500 м
до 800 м
50-100 м
На глубину строя бомбардировщиков

Схема 2. Боевой порядок бомбардировщиков в сопровождении истребителей (дистанции и интервалы).

Истребители могут выполнять другую задачу только после того, как бомбардировщики уйдут с фронта на свою территорию, где они могут оставаться в безопасности.

В последних числах марта 1938 г., при полете на фронт командир группы монопланов, сопровождая бомбардировщиков в районе Алканис, заметил эскадрилью фашистских самолетов «Хейнкель-111», идущих на встречном курсе. Дав сигнал эскадрильям, он повел их в атаку, оставив около бомбардировщиков половину сопровождающих истребителей. Произведя несколько атак, истребители заставили самолеты «Хейнкель-111» сбросить бомбы в горах (не доходя до цели) и уйти с фронта. Таким образом, даже находившиеся в воздухе истребители противника не помешали республиканским бомбардировщикам, прикрытым оставшимися истребителями, выполнить свою задачу.

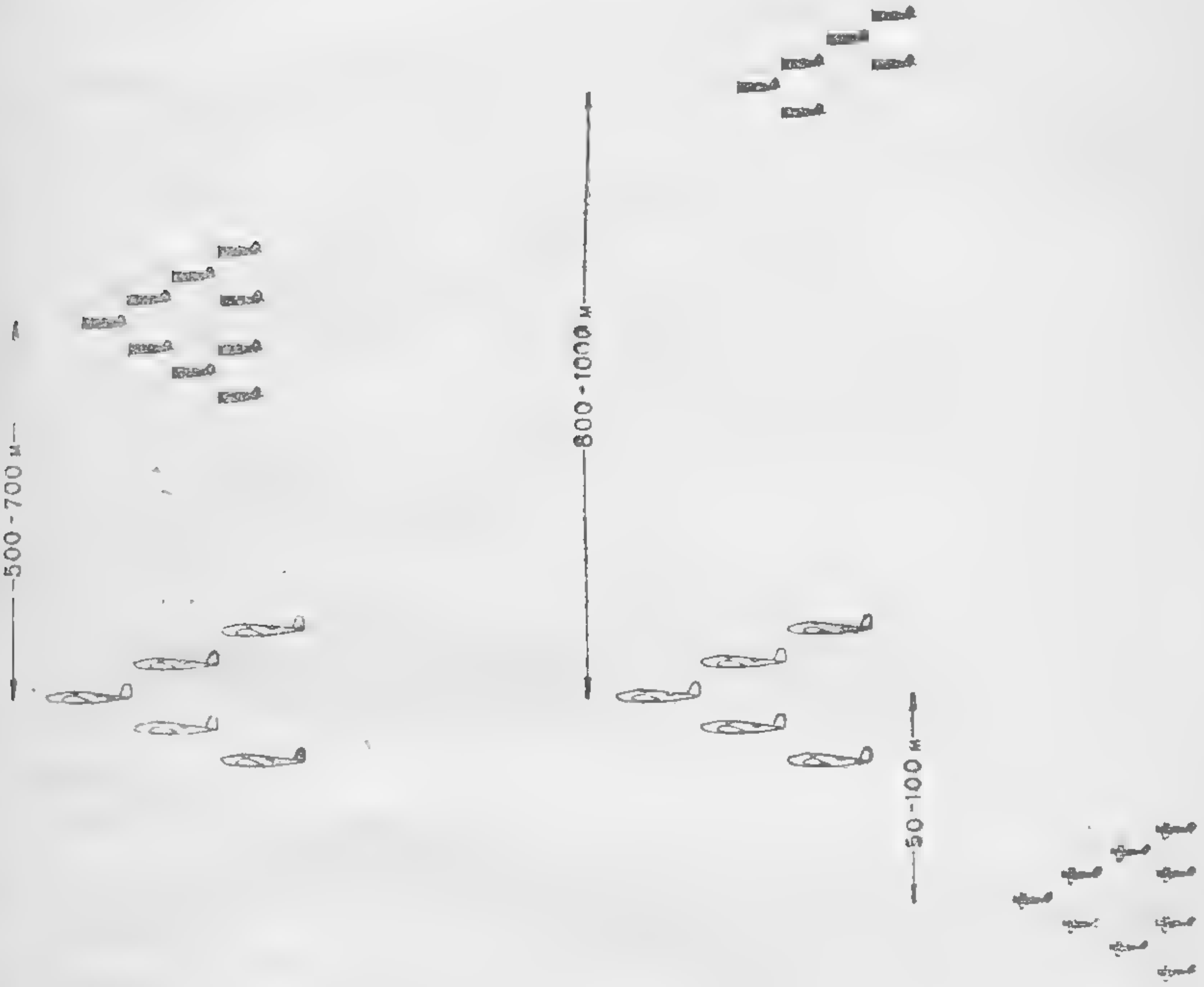

Схема 3. Боевой порядок бомбардировщиков и сопровождающих истребителей (превышения).

Однажды был такой случай: командир истребительной группы, сопровождая своих бомбардировщиков, подошел к фронту и заметил в стороне (километров за 10) группу бомбардировщиков противника без истребителей. Не задумываясь долго, командир истребительной группы оставил своих бомбардировщиков без прикрытия и повел истребителей на преследование бомбардировщиков противника (схема 4).

Бомбардировщиков противника он не атаковал, но в это время истребители «Мессершмидт», находившиеся вблизи республиканских бомбардировщиков, выждав момент отхода сопровождавших истребителей, начали атаковывать бомбардировщиков. Командир одной из республиканских эскадрилий монопланов, опоздав на несколько минут на сборный пункт, принял решение следовать прямо к району цели бомбардировки. Подходя к фронту, он заметил, что истребители противника атакуют бомбардировщиков. Решительной атакой эскадрилья республиканских истребителей связала противника боем и дала возможность бомбардировщикам уйти с фронта. Когда после ненужной погони основная группа истребителей вернулась в район боя, делать было уже нечего, так как истребители «Мессершмидт», выполнив свою задачу, поспешили уйти с фронта. Во время боя истребители «Мессершмидт» зажгли четыре бомбардировщика и, кроме того, четырем нанесли повреждения.

Если бы опоздавшая эскадрилья монопланов не подошла к месту боя, истребители «Мессершмидт», не встречая противодействия со стороны истребителей, причинили бы еще больше вреда республиканским бомбардировщикам.

Следовательно, можно сделать вывод, что при сопровождении бомбардировщиков истребители не могут попутно выполнять другую задачу, даже в том случае, если на фронте не будет истребителей противника.

При налете бомбардировщиков на район, насыщенный истребителями противника, их должна сопровождать смешанная группа истребителей (скоростных и маневренных истребителей должно быть одинаковое количество). Боевой порядок их должен быть таким, чтобы истребители могли принять на себя удар противника, с какой бы стороны он ни последовал. Если истребители противника производят атаку из передней полусферы, удар принимают на себя скоростные истребители, сопровождающие бомбардировщиков. Во время атаки противника бомбардировщики ни в

2-140
335496

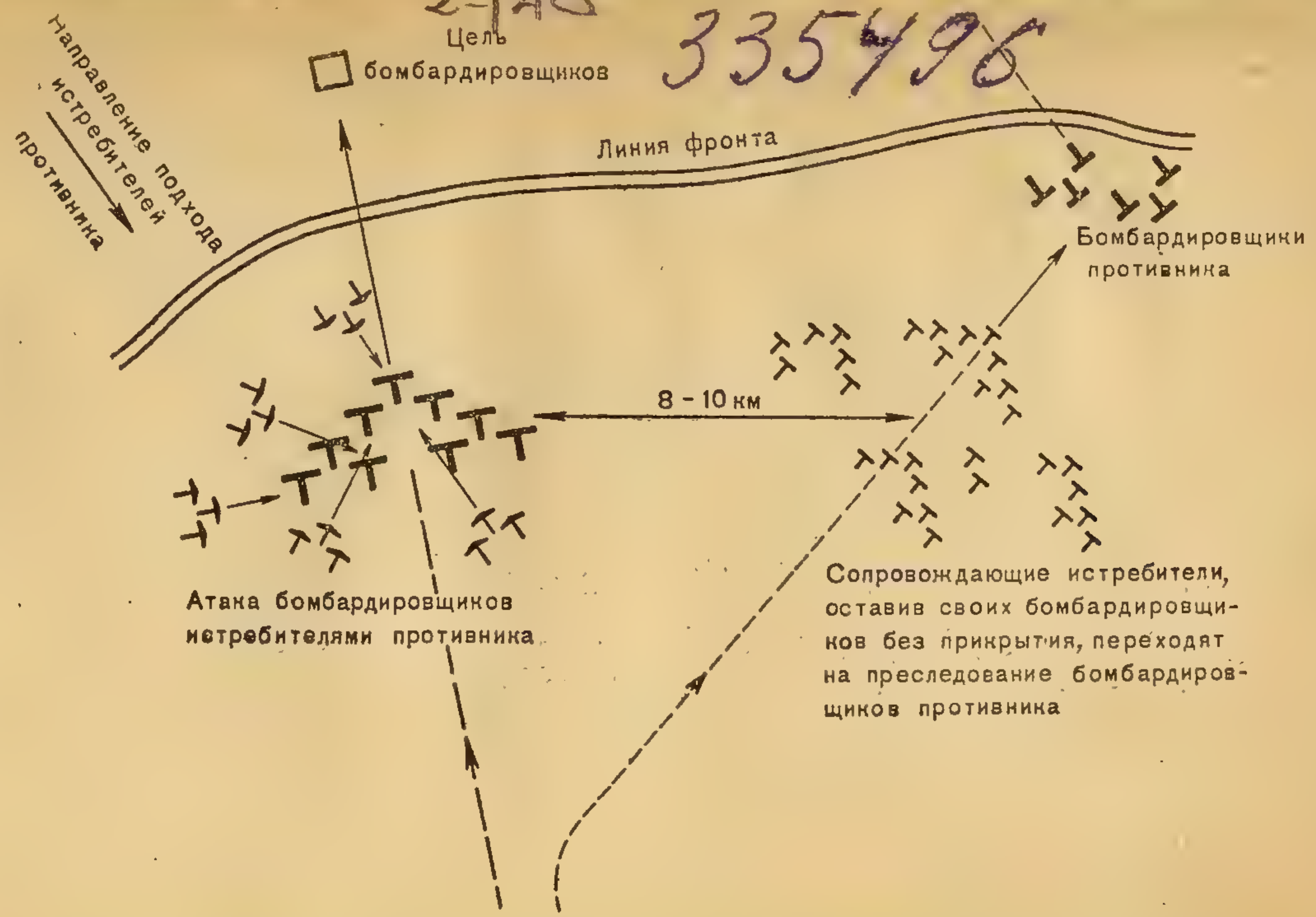
Цель
бомбардировщиков
Направление подхода
истребителей
противника
Линия фронта
Бомбардировщики
противника
8 - 10 км
Атака бомбардировщиков
истребителями противника
Сопровождающие истребители,
оставив своих бомбардировщиков без прикрытия, переходят
на преследование бомбардировщиков противника

Схема 4. Неправильное действие истребителей при сопровождении бомбардировщиков.

БИБЛИОТЕКА

коем случае не нарушают строя. Им выгодно увеличить скорость и вести огонь из своих пулеметов. После скоростных истребителей удар принимают на себя и продолжают вести бой скоростные и маневренные истребители. Бомбардировщики в сопровождении скоростных истребителей продолжают выполнять свою задачу. Сопровождающие истребители оставляют бомбардировщиков только на своей территории, в безопасной зоне, и могут возвратиться на помощь маневренным истребителям, если к месту боя не прибыли или не могут прибыть новые части.

Однако, не следует всегда слепо придерживаться заранее разработанной схемы совместных действий. В бою нужна правильная оценка обстановки. Решение же командира всегда должно обеспечивать выполнение основной задачи.

В тех случаях, когда бомбардировка произведена и истребителей противника нет, бипланы остаются на фронте, а монопланы сопровождают бомбардировщиков на свою территорию, после чего возвращаются на фронт и вместе с бипланами выполняют задачи патрулирования над своими войсками, производства разведки или обстрела войск противника.

При сопровождении бомбардировщиков, обладающих меньшей скоростью, приемы прикрытия их остаются теми же, что и при сопровождении скоростных. Необходимо учесть то, что большая группа скоростных монопланов, сопровождая тихоходных бомбардировщиков, не сможет держаться в компактном строю на малой скорости.

В таких случаях скоростные истребители идут на нормальной скорости и производят маневр — переходят с одной стороны строя на другую.

Не менее важно сохранить строй группы бомбардировщиков и истребителей при сопровождении скоростных бомбардировщиков истребителями типа биплан, обладающими меньшей скоростью. В этих случаях бомбардировщики и истребители летят на одинаковой скорости. Подходя к линии фронта, бомбардировщики, как правило, прибавляют скорость, и биплан начинает отставать. Тогда одна из эскадрилий монопланов становится на место бипланов, сзади и ниже бомбардировщиков, а остальные эскадрильи продолжают итти с превышением. Так как изменение строя сопровождающих истребителей происходит в момент появления истребителей противника, то одна из эскадрилий, заметив противника, отходит на 400—500 м от бомбардировщиков в сторону противника. То же проделывают и другие эскадрильи. Тем самым они не дают противнику сблизиться с бомбардировщиками и принимают атаку на себя. Около бомбардировщиков остаются эскадрильи непосредственного прикрытия, которые в бой не вступают. Если противник атакует снизу, то первой вступает в бой эскадрилья, идущая ниже бомбардировщиков, а ее место сразу же занимает ближайшая эскадрилья (схема 5).

В момент атаки истребителями бомбардировщики продолжают полет в сомкнутом строю. Никогда не следует отдельным самолетам отрываться от общего строя.

Несмотря на то, что бомбардировщики хорошо знают, как невыгодно отдельным самолетам отрываться от строя, такое явление все-таки наблюдалось у мятежников и у республиканцев. Пытаясь выйти из-под удара истребителей, отдельные самолеты выходили из строя и, как правило, с ними легко расправлялись истребители. Одиночный бомбардировщик, выйдя из строя, лишается огневой поддержки соседних самолетов, а своего огня ему недостаточно для отражения атак истребителей, производимой одновременно с разных сторон. Кроме того, естественно, что прикрывающие истребители больше внимания уделяют основной группе бомбардировщиков, чем одному оторвавшемуся самолету.

Даже в тех случаях, когда истребители противника свяжут боем часть сопровождающих истребителей, истребители непосредственного прикрытия бомбардировщиков не должны ослаблять своего наблюдения за противником. Нередки случаи, когда отдельные самолеты, особенно самолеты «Мессершмидт», отрываясь от общей группы, ведущей бой, пытаются атаковать бомбардировщиков. Даже после ухода от цели, когда бомбардировщики находятся уже на своей территории, самолеты «Мессершмидт» не перестают преследовать их. И в этих случаях истребители должны обеспечивать прикрытие своих бомбардировщиков, особенно тех, которые из-за неисправности материальной части или из-за повреждений, полученных в бою, вынуждены будут отстать от общей группы.

Однажды эскадрилья республиканских двухмоторных бомбардировщиков, сопровождаемая двумя эскадрильями истребителей типа моноплан, производила налет на войска мятежников у пункта Онда, западнее Кастельон. Идя с юга на высоте 5000 м, бомбардировщики держали курс на Ка-

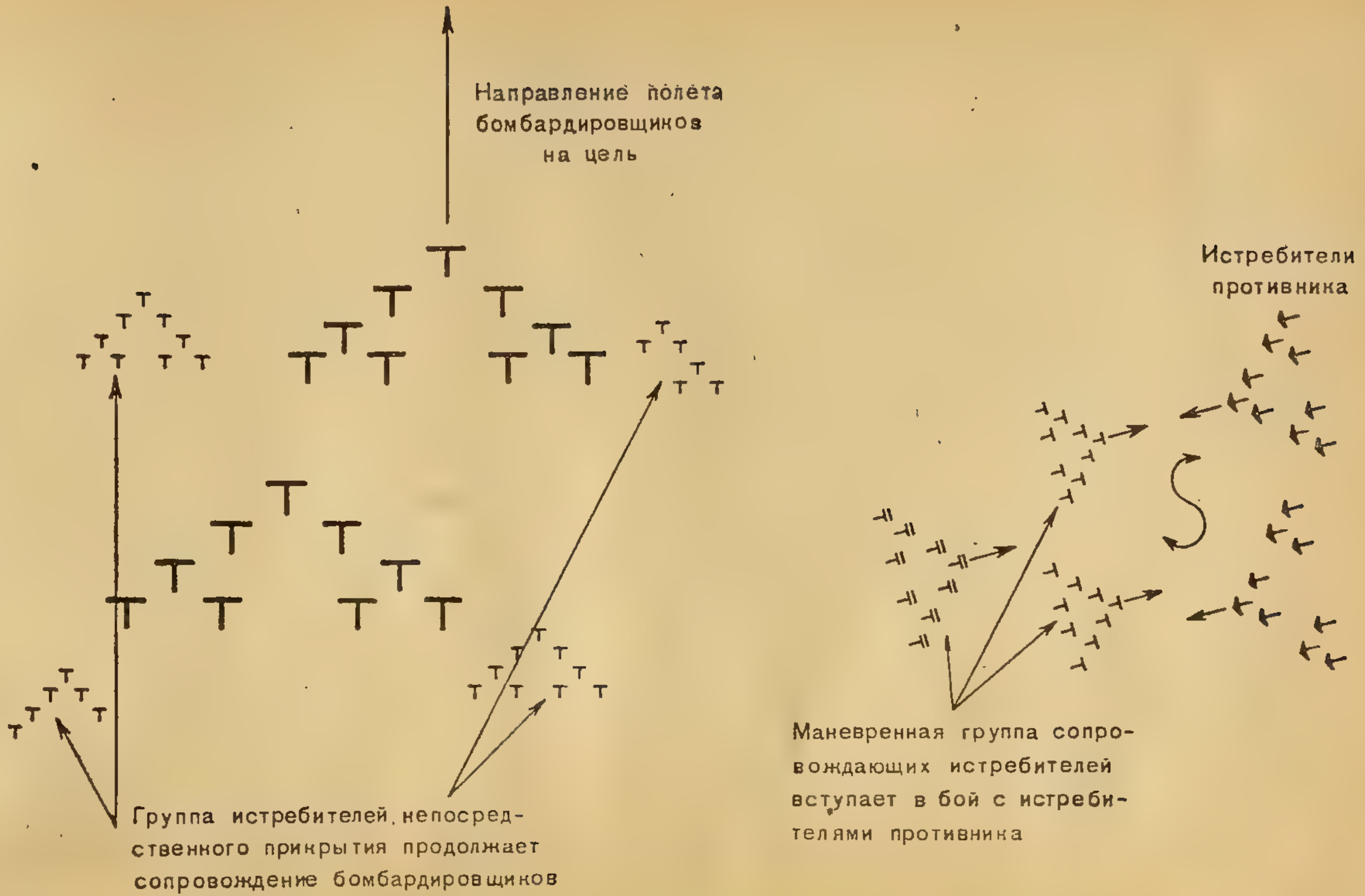
Направление полёта
бомбардировщиков
на цель
Истребители
противника
Группа истребителей непосредственного прикрытия продолжает сопровождение бомбардировщиков
Маневренная группа сопровождающих истребителей вступает в бой с истребителями противника

Схема 5. Действия истребителей при сопровождении бомбардировщиков.

стельон, как бы оставляя цель в стороне. Только тогда, когда цель оказалась в траверсе, бомбардировщики произвели разворот. Несмотря на то, что цель была в непосред-

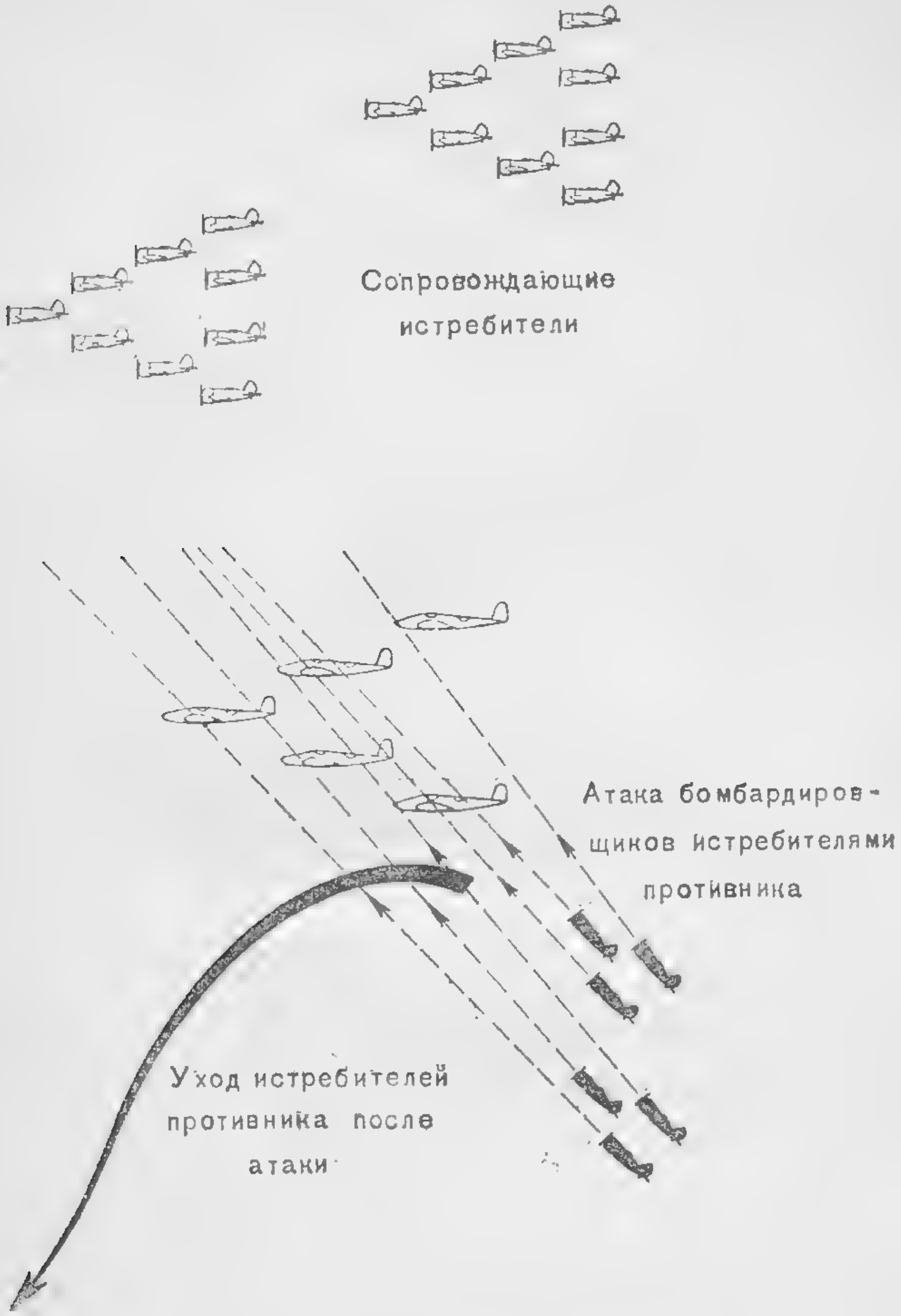
Сопровождающие истребители
Атака бомбардировщиков истребителями противника
Уход истребителей противника после атаки

Схема 6. Неправильное сопровождение бомбардировщиков истребителями.

ственной близости от фронта, бомбардировщики вынуждены были итти на большой высоте и применить подобный маневр, так как мятежники прикрывали продвижение своих войск достаточным количеством зенитной артиллерии и истребительной авиации.

В момент подхода к цели истребителей противника в воздухе не было, но зенитная артиллерия успела открыть сильный огонь. По договоренности с истребителями, еще на земле, бомбардировщики должны были, сбросив бомбы на цель, сделать разворот влево и уйти на свою территорию. Второе звено бомбардировщиков, сделав первый разворот, ушло к морю и, таким образом, оказалось без прикрытия истребителями. Командир ведущей эскадрильи истребителей, отойдя на несколько километров от фронта и видя, что вторая эскадрилья истребителей не пошла за оторвавшимся звеном бомбардировщиков, решил вернуться на фронт с целью встретить ушедших к морю бомбардировщиков. Заметив возвращавшихся вдоль берега моря бомбардировщиков, командир истребительной эскадрильи, сблизился с ними и сопровождал их к аэродрому. В это время в первом звене бомбардировщиков и второй эскадрилье истребителей произошло следующее.

Вернувшись на свою территорию, истребители ослабили внимание, несмотря на то, что один из бомбардировщиков, имевший повреждения, начал отставать. Истребители «Мессершмидт», не успев атаковать бомбардировщиков над целью, продолжали преследовать их и атаковали отставший бомбардировщик в тот момент, когда сопровождавшие истребители отошли от него. Самолет загорелся. Заметив это, сопровождавшие истребители бросились преследовать уходивших истребителей противника, но настигнуть их не смогли. Экипаж подожженного бомбардировщика благополучно спустился на парашютах.

Однажды эскадрилья республиканских бомбардировщиков получила приказ произвести бомбардировку большой группы войск мятежников у Балагер. В момент отдачи этого приказа в районе Балагер происходил воздушный бой, продолжавшийся уже около часа. Республиканское командование рассчитывало, что ко времени подхода бомбардировщиков к цели воздушный бой, который вели уже вторые эшелоны, закончится. Однако, все же было решено сопровождать бомбардировщиков двумя эскадрильями истребителей типа моноплан.

При подходе к цели на высоте 4500 м одна эскадрилья истребителей шла левее бомбардировщиков, несколько впереди и выше их на 300—400 м. Вторая эскадрилья истребителей держалась правее бомбардировщиков, несколько сзади. Уже за 10 км было видно, что в районе цели истребители еще продолжают бой. Бомбардировщики, произведя

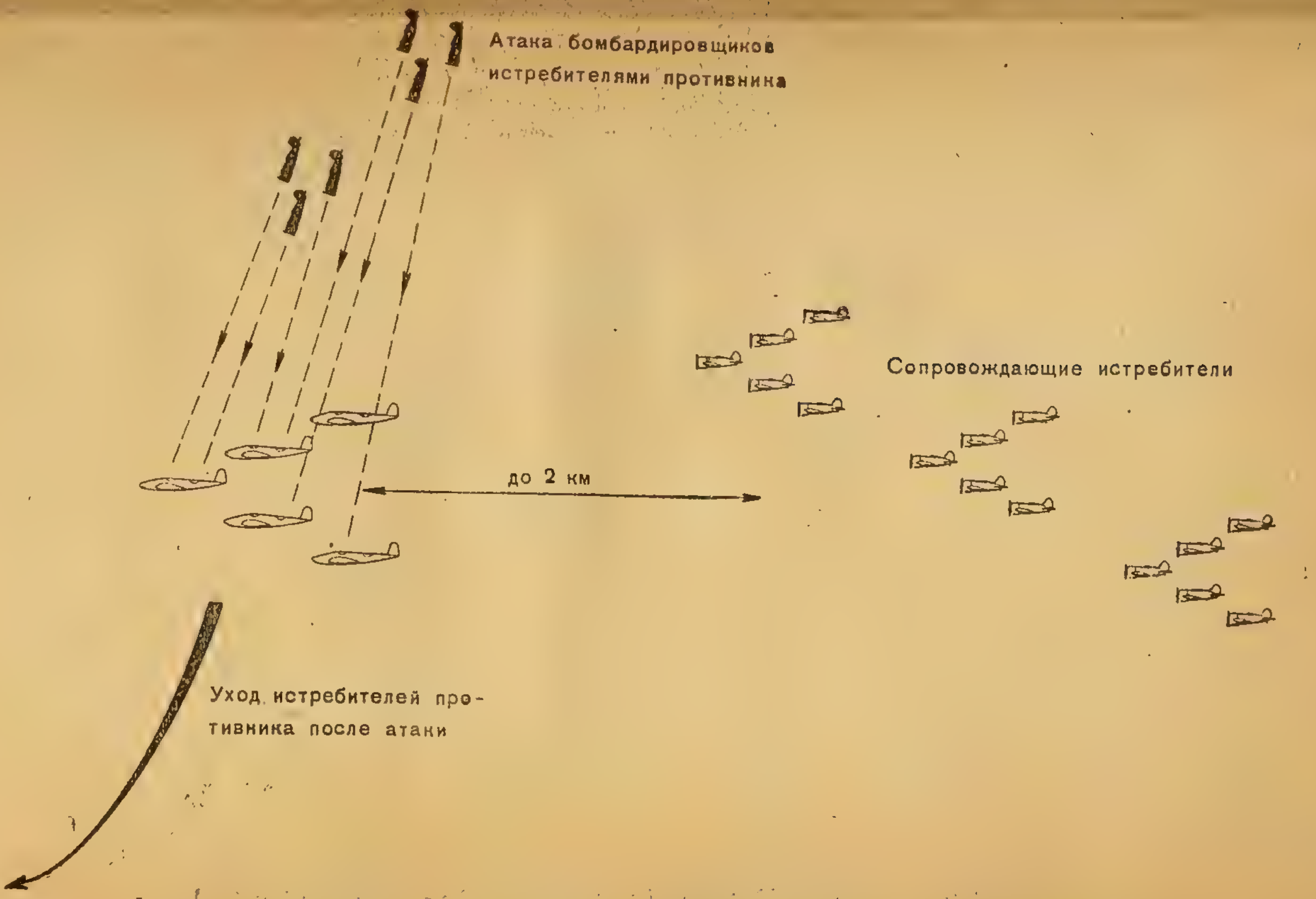
Атака бомбардировщиков
истребителями противника
Сопровождающие истребители
до 2 км
Уход истребителей противника после атаки

Схема 7. Неправильное сопровождение бомбардировщиков истребителями.

доворот на цель, легли на боевой курс. В это время около 15 истребителей «Фиат», находившихся над Балагером и имевших превышение, перешли в лобовую атаку на подходивших бомбардировщиков.

Командир эскадрильи сопровождающих монопланов, который шел слева и впереди бомбардировщиков, заметив вовремя намерение самолетов «Фиат», вышел вперед и принял их атаку на себя. Этим самым он дал возможность бомбардировщикам выполнить свою задачу. Для самолетов противника появление республиканских монопланов, которые смелым и удачным маневром заставили их отказаться от атаки бомбардировщиков, было неожиданным. Рассыпавшиеся самолеты «Фиат», пытаясь уклониться от навязанного им боя, оказались под сильным огнем республиканских истребителей и отходили в полной растерянности. В этот момент республиканский моноплан столкнулся с самолетом противника, и оба летчика, воспользовавшись парашютами, спустились на республиканскую территорию. Бомбардировщики, не понеся потерь при атаке, выдержали плотный строй, сбросили бомбы и взяли курс на свою территорию. Сопровождавшие их истребители, обеспечив уход бомбардировщиков, вернулись на фронт и продолжали вести бой уже с третьим эшелоном истребителей противника.

Немецкая и итальянская истребительная авиация по-разному строят боевой порядок при сопровождении бомбардировщиков.

Итальянцы сопровождают своих бомбардировщиков следующим образом:

За группой бомбардировщиков, немного ниже их, на 50 м, идет эскадрилья в составе 8—10 истребителей на дистанции 400—500 м; от этой эскадрильи на дистанции 1000—1200 м, с превышением до 1500 м, идет компактно вся остальная группа сопровождающих истребителей.

У немцев боевой порядок сопровождения строится таким образом:

Когда бомбардировщики идут в строю колонны по звеньям, то одно-два звена истребителей охраняют их по сторонам, находясь выше их на 500—800 м; расстояние между самолетами около 150—200 м. За бомбардировщиками, выше их на 200—300 м, идет около десяти истребителей; расстояние между самолетами около 150 м. Выше их на 2000—3000 м идет основная группа сопровождающих истребителей и выше этой основной группы на 300—500 м отдельные самолеты.

Глава III

ПРИКРЫТИЕ РАСПОЛОЖЕНИЯ СВОИХ ВОЙСК

При патрулировании над своими войсками боевая работа истребительной авиации республиканцев также строилась на взаимодействии скоростных монопланов с маневренными бипланами. Такие действия обеспечивают успех с наименьшими потерями.

Недостатки в патрулировании истребителей были следующие:

1. Не все эскадрильи выдерживали заданные высоты, вследствие чего получалась путаница и усложнялся полет.

2. Эскадрильи очень растягивались, иногда теряли друг друга из вида, вследствие чего при встрече с истребителями противника не могли оказать взаимной поддержки.

В таких условиях каждому летчику при обнаружении им приближающихся со стороны самолетов кажется, что это противник. Летчик начинает наблюдать за обнаруженной группой самолетов, за ее маневром и приближением. В течение нескольких минут летчик сосредоточивает все свое внимание на этой группе, а в результате оказывается, что это свои самолеты. В такой момент возможно не заметить настоящего противника.

3. При вылете для патрулирования смешанной группы истребителей скоростные монопланы имели слишком большое превышение над бипланами, вследствие чего наблюдение затруднялось, бипланы терялись из виду, и в результате действовали две самостоятельные группы патрулировавших истребителей. Так, например, в марте 1938 г. под Каспе монопланы не видели, как внизу группа бипланов вела бой с истребителями «Хейнкель-51».

При организации патрулирования с целью прикрытия своих войск необходимо учитывать:

а) число групп истребителей противника, одновременно появляющихся на фронте, и характер их действий.

б) удаление истребительных аэродромов противника от линии фронта;

в) надежность связи своих аэродромов с фронтом;

г) удаление своих аэродромов от линии фронта.

Если противник появляется на фронте часто и большими группами самолетов, а связь аэродромов с фронтом работает нечетко и к тому же аэродромы своих истребителей расположены на большом удалении от линии фронта, то в таком случае выделять для патрулирования малые группы истребителей бесцельно и довольно рискованно.

Во время Теруэльской операции в 1937—38 гг. авиация противника появлялась на фронте группами от 30 до 50 и более самолетов. Кроме того, в перерыв между налетами продолжали действовать мелкие группы истребителей. Республиканские истребители, уступая противнику в численности, вылетали на фронт всеми самолетами, но реже, чем противник, и в перерывы между вылетами истребители не действовали.

Часто разыгрывались бои между последовательно вылетавшими эшелонами истребителей.

21.2 1938 г. две эскадрильи монопланов и бипланов вылетели для патрулирования, а через час их должна была сменить следующая группа, в состав которой входило до 5 эскадрилий. Первые две эскадрильи, придя на фронт, встретили группу истребителей «Мессершмидт» и «Фиат». Произошел бой в неравных условиях. Противник имел численное превосходство. Штаб истребительной группы республиканцев, получив извещение с фронта о том, что идет воздушный бой, задержал вылет остальных эскадрилий, видимо, рассчитывая послать их к моменту израсходования горючего у истребителей противника. Минут через пятьдесят после вылета первых двух эскадрилий вылетели остальные, подготовленные для патрулирования. К приходу на фронт основной группы республиканцев противник также произвел смену своей первой группы, выслав более сильную, которая вступила в бой со свежими силами республиканцев.

23.9 1938 г. республиканская эскадрилья монопланов вылетела на фронт для патрулирования. На фронте истребители заметили две группы противника; в обеих группах было до 40 истребителей «Фиат». Воспользовавшись тем, что день был солнечный, республиканцы сманеврировали, набрали высоту до 6500 м и завязали бой с верхней группой истребителей противника. С первой же атаки истребители начали «крутить» и с пикированием уходить на свою территорию, где снова группировались, набирали высоту и возвращались к линии фронта с намерением вести бой.

Несмотря на то, что монопланы летали около часа, они сбивали самолеты «Фиат» вниз и затем снова набирали высоту для последующих атак. В это время две эскадрильи монопланов и одна эскадрилья бипланов были вызваны командованием для поддержки эскадрильи, ведущей бой. Эти эскадрильи пришли на малой высоте и вступили в бой. Бой длился уже 25—30 минут. Монопланы первой партии начали по два-три уходить на свои аэродромы.

19.9 1938 г. вечером, когда солнце было со стороны противника, две республиканских эскадрильи монопланов вылетели для патрулирования в район Гандеса. Подлетая к фронту, они заметили на высоте 6000—6500 м 15—20 самолетов «Фиат». Ниже также были самолеты «Фиат». Монопланы находились на высоте 4000—4500 м. Командир республиканской группы принял решение быстро набрать высоту. Моторы не имели одинаковую мощность и количество наработанных часов, в результате чего весь строй эскадрильи растянулся почти на 1 км в длину и по высоте. Противник не принял боя и вернулся на свою территорию. Если бы завязался бой, то самолеты противника оказались бы в лучших условиях. Республиканцам нужно было набрать высоту всей эскадрильей маневром и хотя затратить на это больше времени, но вступить в бой организованно.

14.8 1938 г. на фронте Эбро при втором полете для патрулирования эскадрилья монопланов атаковала десять бомбардировщиков «Хейнкель-111». В это время появились самолеты «Фиат», и республиканской эскадрилье пришлось вести бой с бомбардировщиками и с истребителями и, кроме того, следить за находившейся вверху группой самолетов «Мессершмидт» (около 10 самолетов). У одного из летчиков, увлекшегося атаками бомбардировщиков, был поврежден мотор, который сразу же заглох. Летчик, очевидно, решил произвести посадку на берегу моря и начал планировать по прямой, но звено самолетов «Фиат», преследуя его, начало производить атаку в хвост. Заметив это, второй республиканец бросился на звено и отогнал самолеты противника.

При организации патрулирования целесообразно производить эшелонирование эскадрилий по высоте (схема 8). В таком случае можно быстро оказать помощь идущим внизу эскадрильям, если они первые подвергнутся атаке. Кроме того, налеты бомбардировочной авиации производятся обычно на высотах от 4000 до 6000 м и выше и, если производить патрулирование на одной высоте, то легко пропустить не только отдельные самолеты, но и группу бомбардировщиков, находящуюся выше или ниже патрулирующих истребителей.

Выбор высоты патрулирования имеет большое значение. Если для лучшего обзора верхней сферы все истребители будут находиться ниже той высоты, на которой могут притти бомбардировщики, то, учитывая, что скорости истребителей почти равны, они не смогут произвести ни одной атаки. Эшелонированием по высоте обеспечивается встреча с противником. Передвижение патрулирующих истребителей на одной высоте неудобно потому, что разные развороты, перекрещивание курсов и встреча отдельных групп самолетов усложняют полет и летчикам приходится очень много внимания уделять наблюдению за своими самолетами. Всякие случайные встречи на одной высоте, как правило, расстраивают строй и надолго отвлекают внимание от наблюдения за противником.

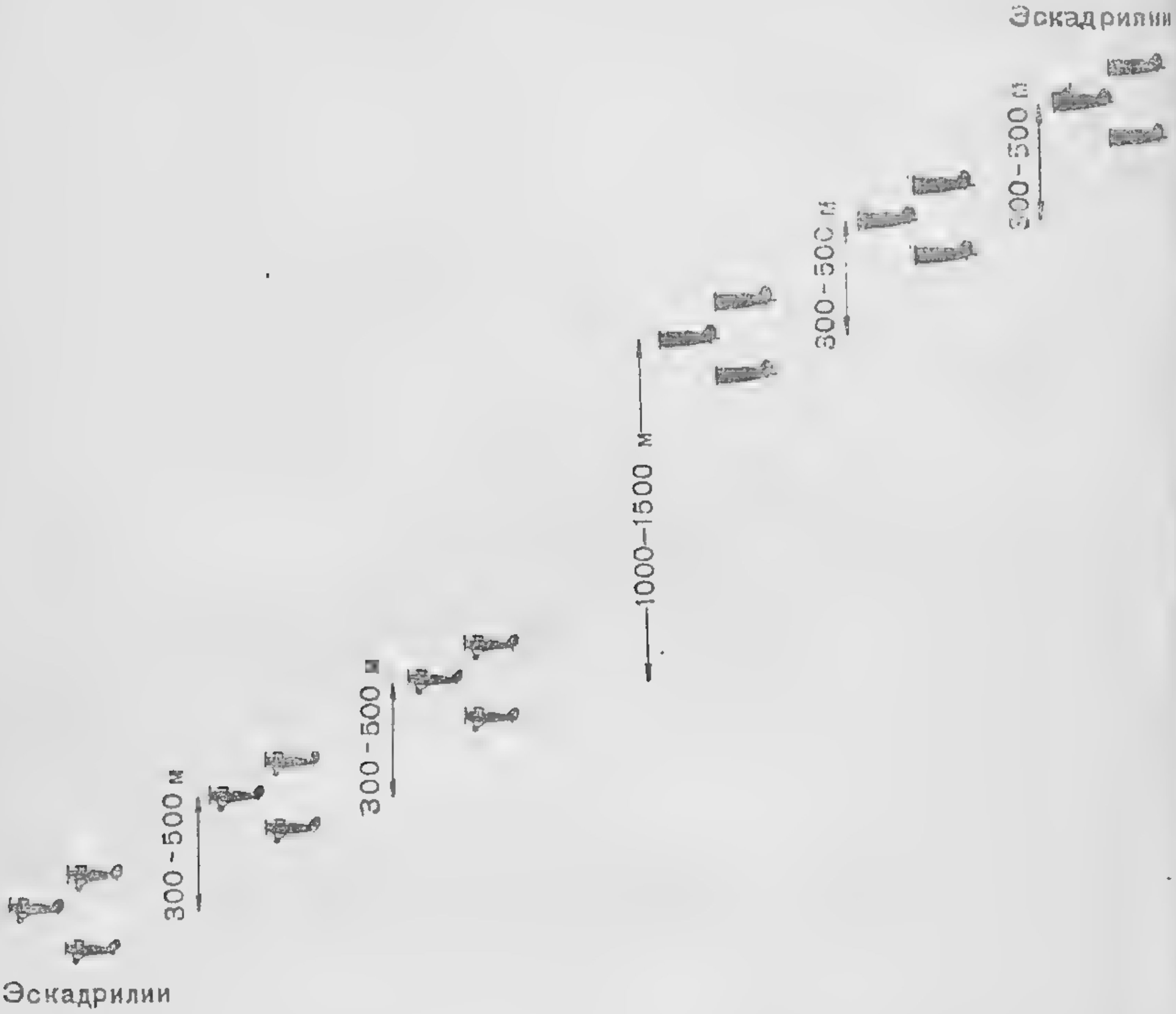

Схема 8. Боевой порядок истребительной группы при патрулировании на фронте.

Глава IV

ДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ ПО ВОЙСКАМ ПРОТИВНИКА

Привлечение истребительной авиации к действиям по войскам на поле боя в условиях войны в Испании об'яснялось следующими обстоятельствами:

а) переносом основных усилий бомбардировочной авиации для действия по войскам на поле боя;

б) большой насыщенностью поля боя истребительной авиацией противника;

в) малочисленностью авиации сторон и отсутствием специальных самолетов для боя во взаимодействии с наземными войсками;

г) сильным противодействием войсковых и придаваемых войскам средств ПВО, вследствие чего невозможно было использовать на поле боя легких бомбардировщиков и штурмовиков устаревших типов;

д) необходимостью усилить огневое воздействие на всю глубину войскового тыла от передовых до войсковых резервов.

С начала войны и до последнего времени ни одна из сторон не отказывалась от использования истребительной авиации на поле боя. Даже в ущерб обороне тыла (одной из основных задач истребительной авиации) истребительная авиация стягивается к фронту, где решается успех общевойскового боя, к обеспечению которого обычно привлекается не только истребительная, но и вся бомбардировочная авиация.

Вошедшие в систему действия бомбардировочной авиации по войскам требуют хорошей организации противодействия, для чего наиболее действительным средством является истребительная авиация. Только в периоды затишья на фронте сокращаются действия бомбардировщиков по войскам.

С того момента, как противник начинает сосредоточивать силы, подтягивать резервы и маневрировать ими, наступает период активных действий всей авиации по наземным войскам. В этот период истребительная авиация, обеспечивая действия своих бомбардировщиков, прикрывает войска от налетов авиации противника.

Успешное выполнение таких задач истребительной авиации требует максимально возможного приближения их аэродромов.

Глубокое базирование истребителей невыгодно по той причине, что, получив извещение от фронтовых наблюдательных пунктов о подходе групп бомбардировщиков противника, истребители прибудут на фронт в тот момент, когда бомбардировщики, сбросив бомбы по войскам, уйдут далеко в свой тыл, и истребители не смогут даже преследовать их. Следовательно, вылет истребителей будет произведен напрасно, а войска окажутся под ударом с воздуха.

Глубокое базирование истребителей невыгодно также в том случае, когда перед ними ставится задача прикрытия своих войск в течение продолжительного времени. Такое прикрытие требуется на фронте при смене частей, при перегруппировке их, при подходе или выводе резервов. Истребители, вызванные для прикрытия войск с аэродромов, далеко удаленных от фронта, вынуждены будут израсходовать две трети запаса горючего на следование к фронту и обратно, а одна треть останется на выполнение основной задачи.

В данном случае потребуется большой наряд самолетов для прикрытия войск, а так как истребители будут иметь еще целый ряд задач, то войска могут оказаться без прикрытия.

Для действий по наземным войскам наиболее пригодными оказались самолеты «Фиат» и «Хейнкель-51» у мятежников, а у республиканцев маневренные бипланы и американские двухместные истребители «Груман». Кроме пулеметов, на этих самолетах может быть до 100 кг осколочных бомб малого калибра, чем обеспечивается высокая эффективность их действий по войскам.

Остальные типы истребителей, как «Мессершмидт» и республиканский моноплан, обычно использовались для прикрытия указанных самолетов при действиях по войскам.

Истребительные части для прикрытия своих войск и обстрела войск противника у республиканцев выделялись по требованию войсковых штабов, при обнаружении воздушной разведкой угрожающей группировки или при переброске войск противника, когда не было возможности выделить для действия по ним бомбардировщиков.

По войскам противника, находящимся на позициях, расположенным на месте или двигающимся по дорогам, истребительная авиация действовала следующим образом.

Придя на фронт и отыскав цель, часть бипланов снижалась почти до бреющего полета и атаковывала войска (схема 9). Остальные бипланы прикрывали их, находясь на высоте около 1000 м. На высоте 2000—3000 м несли охрану монопланы, которые при этом не теряли связи с нижней группой бипланов.

Обычно после обстрела войск в течение 15—20 минут монопланы тоже переходят к обстрелу (в случае отсутствия авиации противника); при этом они начинают пикирование по звеньям на растянутых дистанциях с 2000 м и после вывода не переходят снова в пике, а набирают высоту до 1500—2000 м, осматривают местность и снова переходят в атаку.

Часто случалось, что истребители попадали на зенитную артиллерию, которая немедленно открывала огонь. Тогда часть истребителей отделялась от общей группы в сторону и заходила в атаку на зенитную артиллерию, что довало хорошие результаты.

В конце апреля 1938 г. на фронте под Леридой истребителям удалось заставить замолчать зенитную артиллерию противника, обстреливающую скопившиеся у переправы войска. В течение 20 минут артиллерия не произвела ни одного выстрела, но когда республиканские истребители начали уходить с фронта, зенитная артиллерия открыла по ним огонь.

Штурмовыми действиями республиканские истребители добивались хороших результатов, и, кроме того, они оказывали моральную поддержку своим наземным войскам. Не один раз после Гвадалахары республиканским истребителям приходилось вместе с пехотой сдерживать натиск противника и отбрасывать его.

12.3 1938 г. на Арагонском фронте республиканские истребители настойчиво, не жалея своих сил, вместе с пехотой сдерживали натиск противника, чем дали возможность своим войскам выиграть время. На следующий день стало известно, что благодаря помощи истребителей удалось спасти до 50 артиллерийских орудий, которые иначе бы достались противнику.

В конце апреля 1938 г. противник усиленно подвозил из тыла свои подкрепления к морю. Республиканские истреби-

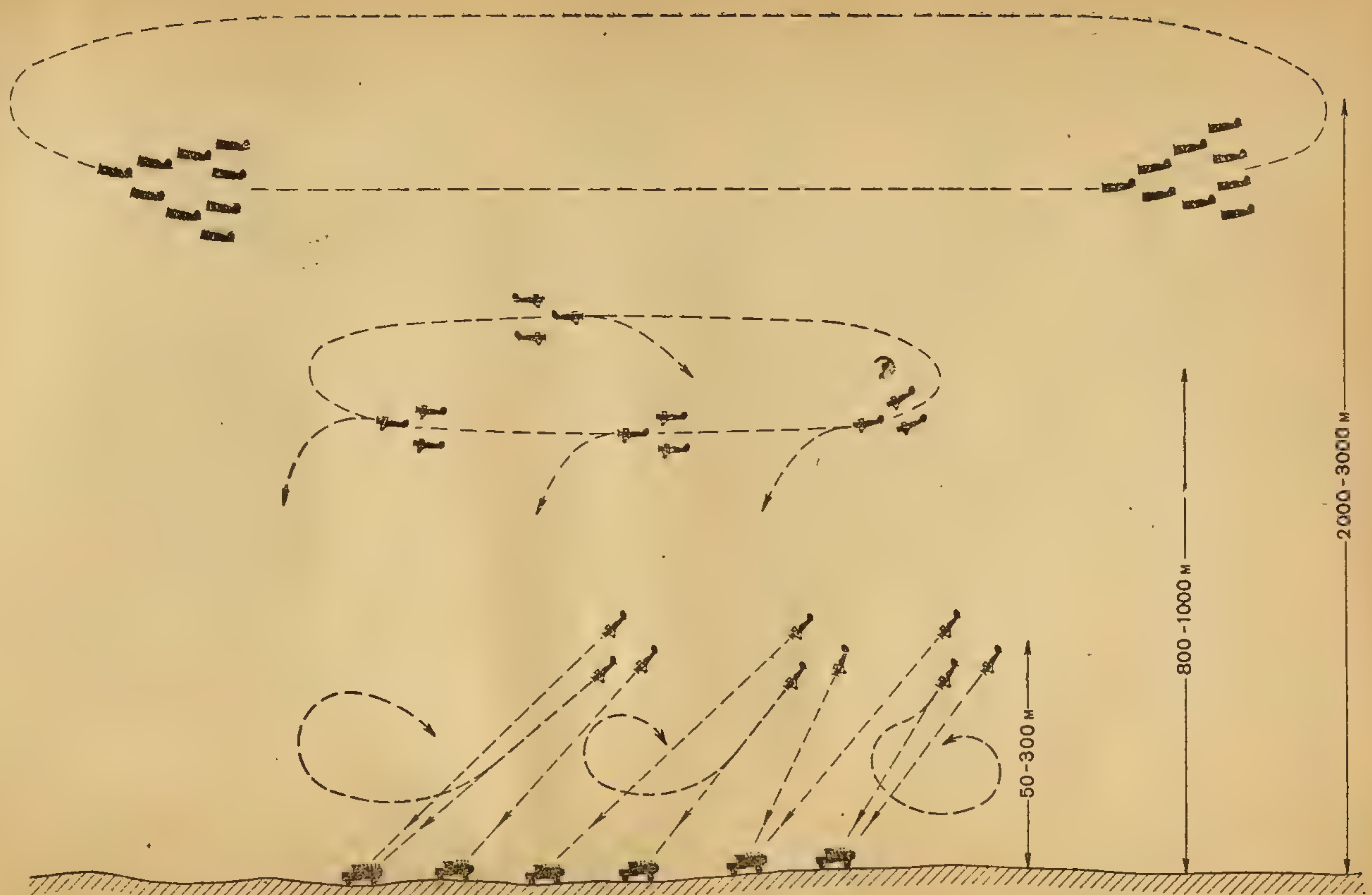
2000-3000 м
800-1000 м
50-300 м

Схема 9. Боевой порядок истребительной группы при действиях по войскам.

тели захватили в скалистых горах одну из колонн, которой негде было укрыться. Расстреляв все патроны по войскам обнаруженной колонны, истребители успели слетать еще на аэродромы, пополниться горючим и боеприпасами и вернуться снова для атак. Трудно сказать, какие были потери у мятежников, но они открыто признали, что их продвижению сильно мешают республиканские истребители.

Эскадрильям республиканских монопланов приходилось также обстреливать пехоту в окопах. Пехоту обстреливали с бреющего полета, но чаще всего с пикирования с высоты 400—600 м. Несмотря на то, что при обстреле окопов очень хорошо видно, где ложатся пули, результаты поражения бывают все же незначительные. Поэтому нередко республиканцы обстреливали окопы противника лишь для моральной поддержки своих войск. Так было во время Теруэльской операции, в конце декабря 1937 г. и в январе 1938 г.

Таким образом обстрел пехоты, когда она окопалась и замаскировалась, приносит незначительный ущерб. Совершенно иной результат получается при обстреле истребителями автомобильных и войсковых колонн, а также железнодорожных составов. В этих случаях истребители могут нанести потери противнику больше, чем бомбардировщики.

Республиканцам однажды пришлось обстреливать железнодорожный состав в пути. При первой же атаке началась паника. Солдаты выбрасывались из вагонов на ходу и разбегались, не думая предпринимать каких-либо мер ПВО. Поезд прошел еще с полкилометра и остановился. Два вагона горели. Разрушив этот состав, республиканцы произвели налет на железнодорожную станцию, где находился еще один состав. Атаки производились с 200—300 м с пикирования, один самолет следовал за другим.

При обстреле войск летчикам-истребителям необходимо точно занять линию фронта. Во время наступления республиканских войск на Теруэльском фронте линия фронта часто менялась. Противник, покидая окопы, окапывался на отдельных высотах, расположения его совершенно не было заметно, поэтому зачастую истребителям приходилось стрелять наугад.

Во время наступления своих войск и отхода частей противника имеется опасность обстрела своих войск, что и имело место на Теруэльском фронте. Истребителям была поставлена задача обстрелять пехоту противника, укрыв-

Схема 9. Боевой порядок истребительной группы при действиях по войскам.

шуюся в небольшом населенном пункте, между тем как к приходу истребителей указанный пункт уже заняли республиканские войска. После этого республиканцы начали обозначать свое расположение дымовыми шашками.

Глава V

АВИАРАЗВЕДКА ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

Случаи невозвращения отдельных самолетов-разведчиков с фронта поставили вопрос о необходимости производства авиаразведки истребителями, которые легко могли уходить от противника, уступавшего им в скорости.

Республиканские истребители вначале производили разведку звеньями. Работа между летчиками распределялась таким образом: командир звена все свое внимание направлял на просмотр об'ектов разведки, оба его ведомых наблюдали за воздухом, во избежание неожиданной атаки истребителей противника.

Глубина разведки истребителя не превышала 70 км, высота разведывательного полета колебалась от 3000—4000 м до высоты бреющего полета.

Для скрытности разведки истребители всегда использовывали солнце и облака, как средство маскировки, старались итти на территорию противника необнаруженными.

На Теруэльском фронте с успехом использовалась гористая местность, по лощинам которой истребители проходили бреющим полетом.

Разведка прекращалась в тех случаях, когда на пути встречались истребители противника или командир звена обнаруживал передвижение крупных частей противника.

В таких случаях звено делало три-четыре атаки по обнаруженным войскам и немедленно уходило на свой аэродром, чтобы сообщить об обстановке.

Истребители-разведчики, производя разведку, не должны были вступать в бой на территории противника.

Качество разведки в значительной степени снижалось вследствие того, что летчики не могли делать в полете какие-либо отметки на карте или записи и, кроме того, не имели фотоаппаратов.

Штаб истребительной группы, направляя в разведку эскадрильи поочередно, иногда допускал специализирование одной эскадрильи в разведке на постоянном направлении, и это давало хорошие результаты.

Командир эскадрильи, получив приказ о производстве разведки, выделял одно звено и сам выбирал маршрут и высоту разведки. Маршрут прокладывался таким образом, чтобы разведчики как можно меньше времени находились на территории противника. Ежедневные разведывательные полеты в одном и том же направлении заставляли менять время, высоту и маршрут для того, чтобы ввести в заблуждение противника и не дать ему возможности перехватить республиканских разведчиков.

Лучшие результаты разведки получались при полетах ранним утром, на рассвете или вечером, перед закатом солнца, так как крупные переброски войск, как правило, производились ночью, начинались на исходе дня и заканчивались на рассвете.

Республиканские истребители, возвращаясь с разведки, не один раз доставляли ценные сведения о противнике. Так, при проведении Сарагосской операции звено разведчиков, возвратившись на аэродром, донесло, что по одной из шоссейных дорог идет автоколонна в 40—45 машин с пехотой в направлении к линии фронта. Была выслана эскадрилья истребителей для атаки обнаруженной автоколонны. Подойдя к указанному разведчиками пункту на бреющем полете, эскадрилья истребителей вышла недалеко от дороги, но колонны не оказалось. Командиру эскадрильи в первый момент показалось, что разведчики неправильно указали дорогу. Но колонна оказалась в небольшом населенном пункте, расположенном у дороги. Автомашины забили всю улицу населенного пункта. Заметив их, эскадрилья истребителей приступила к обстрелу. Клубы черного дыма от горящего бензина и масла поднялись вверх. В результате атак 8 грузовиков сгорели полностью, большинство остальных было выведено из строя, и продвижение колонны было задержано на продолжительное время.

Республиканские истребители при разведке часто применяли пулеметный огонь для уточнения своих наблюдений. Пролетая над лесом, который является хорошим укрытием для войск, разведчики сразу ничего не могли обнаружить. Но после обстрела лес оживал, обнаруживалось движение войск, и нередко открывался ответный огонь. В некоторых случаях разведчики, обнаружив автоколонны, в которых большинство грузовиков было крытыми, наподобие фургонов, проверяли своим огнем, нет ли в них пехоты. Для этого звено проходило вдоль колонны и открывало пулеметный огонь по машинам. Если в автомашинах находились люди, они моментально выпрыгивали и разбегались в разные стороны. Обстрел в этих случаях помогал разведчикам добывать более точные данные.

На приводимом ниже примере можно показать, как организуется разведка истребителями, как ставятся задачи и как доносятся результаты разведки.

В период проведения Сарагосской операции штаб корпуса республиканской армии сделал заявку штабу авиации о производстве авиаразведки в районе южнее Сарагосса в период времени с 14.00 до 15.00, указав районы, просмотр которых представлял особый интерес.

Штаб авиации, действовавший в Сарагосском направлении, возложил задачу разведки на группу истребителей, из состава которой было выделено для этой цели звено монопланов. В задачу разведывательного звена входило:

1) просмотреть движение войск противника по проселочным дорогам, идущим на восток от пункта Марна;

2) установить интенсивность движения автотранспорта по шоссейной дороге от Сарагоссы до Кариньена;

3) просмотреть рощу, что западнее пункта Эррера, где могут сосредоточиться войска противника.

Командир выделенного для разведки звена, зная хорошо район южнее Сарагоссы, доложил командиру эскадрильи о принятии следующего решения (схема 10):

«Взлет звена в 13.30. Проход линии фронта в 3 км севернее Бельчите, на высоте 4000 м. Просматриваю проселочные дороги на Марна, теряю высоту до 2000 м с приглушенными моторами. От Марна до Кариньена иду вдоль шоссе с солнечной стороны, набираю высоту до 3000 м, так как на аэродроме Кариньена возможны истребители. От Кариньена теряю высоту до 50 м и просматриваю рощу, что западнее Эррера. На этой же высоте ухожу на свою территорию. Мой заместитель — правый ведомый».

Командир эскадрильи, одобрив решение командира звена, приказал просмотреть также аэродром противника, что в 1 км юго-западнее Кариньена.

Результаты разведки были следующие:

1) на проселочных дорогах Вальмадрид — Морресилья—Марна обнаружены отдельные грузовые автомашины, двигающиеся в разные стороны;

2) по шоссейной дороге, в направлении Кариньена, обнаружена автоколонна до 25 автомашин; в результате обстрела ее установлена переброска пехоты;

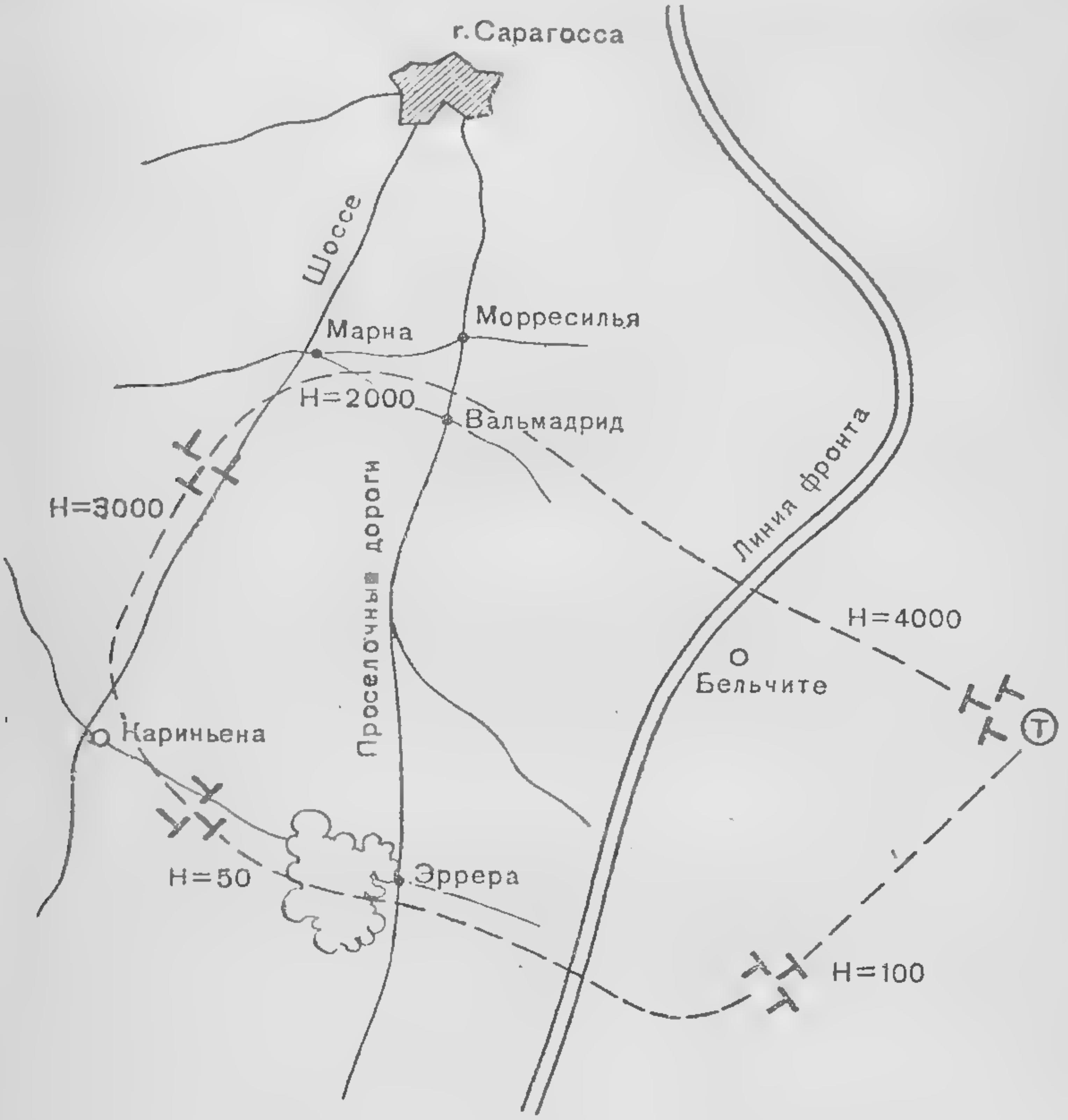
г. Сарагосса
Шоссе
Марна
Морресилья
Н=2000
Вальмадрид
Н=3000
Проселочные дороги
Линия фронта
Н=4000
Бельчите
Т
Кариньена
Н=50
Эррера
Н=100

Схема 10. Разведывательный полет звена истребителей.

3) в пункте Кариньена ничего не обнаружено; на аэродроме самолетов нет;

4) в роще у дороги, что южнее Эррера, замечено около 10 грузовиков, небольшие группы солдат, общей численностью около 50 человек.

Встречи с самолетами и огнем зенитной артиллерии не было.

Результат разведки был передан в штаб истребительной группы, а оттуда телеграфом в штаб корпуса.

При производстве разведки истребителям нельзя все свое внимание уделять земле. Однажды эскадрилья республиканских истребителей производила разведку на участке центрального фронта. Обнаружив колонну войск, вся эскадрилья начала ее обстреливать, совершенно не наблюдая за воздухом. В это время эскадрилья «Фиатов» атаковала республиканцев и вынудила их принять бой в невыгодном для них положении. Хотя республиканцы и не имели потерь, все же ошибка, допущенная командиром эскадрильи в организации действий на территории противника, была учтена республиканцами в последующих полетах на разведку.

Истребительная авиация мятежников также использовалась для производства разведки. «Фиаты» и «Мессершмидты» производили разведку, как правило, в составе не менее эскадрильи. На участках Восточного фронта, наиболее насыщенных республиканской истребительной авиацией, итальянские истребители типа «Фиат СР-32» производили разведывательные полеты в группах до 3 эскадрилий, но, как правило, на большой высоте — до 4.000 м. Истребители интервентов, производя разведку, просматривали, главным образом, аэродромы, движение по железным и шоссейным дорогам. Один раз на Восточном фронте 3 эскадрильи «Фиатов» прошли вместе в тыл республиканских войск, а затем разошлись в трех направлениях и продолжали разведку по-эскадрильно.

Помимо самостоятельных полетов на разведку, истребители в большинстве случаев сопровождали двухмоторных разведчиков, которые не могли производить своего разведывательного полета над республиканской территорией без прикрытия истребителями.

Необходимость привлечения истребительной авиации для целей разведки как в интересах войскового, так и авиационного командования в условиях испанской войны не вызывала сомнения.

С целью приспособления истребительных самолетов к требованиям авиаразведки, республиканское командование снабдило их фотоустановками.

Глава VI

ДЕЙСТВИЯ РЕСПУБЛИКАНСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПО САМОЛЕТАМ НА АЭРОДРОМЕ МЯТЕЖНИКОВ

В период проведения Сарагосской операции 1937 г. республиканские истребители, имевшие перевес над противником, успешно вели свою боевую работу. Они патрулировали на фронте, охраняли наземные войска от бомбардировок и обстрелов с воздуха, давали возможность своим бомбардировщикам свободно действовать по войскам противника, а также сами обстреливали войска противника.

Воздушные бои, происходившие ежедневно, кончались большими потерями для авиации интервентов. Ввиду превосходства республиканской авиации, фашисты вынуждены были подтянуть свои истребительные части из тыла к аэродромам прифронтовой полосы.

24.9 1937 г. это подтвердилось данными воздушной разведки и наблюдательных пунктов. Пленные летчики, сбитые в боях, также подтвердили правильность сведений о сосредоточении авиации на аэродромах западнее Сарагоссы. В 14 часов 40 минут командование республиканской авиации вызвало на один из аэродромов командиров истребительных эскадрилий Арагонского фронта. Через 25 минут все были в сборе; их ознакомили с целью их вызова. Было приказано произвести налет на аэродром противника Гарапинильос, где, по предварительным данным, было сосредоточено около сорока самолетов. Налет на этот аэродром предполагалось произвести к вечеру этого же дня, поэтому командиры эскадрилий, получив исчерпывающие указания о маршруте, месте и времени сбора, распределении эскадрилий по высотам и задаче каждой из них, поспешили вылететь на свои аэродромы.

На подготовку к вылету времени оставалось немного. Командиры эскадрилий, вернувшись на свои аэродромы, об'яснили задачу летному составу, а те еще раз проверили готовность своих самолетов. Задача была интересной. Истребители впервые должны были пойти на аэродром противника и уничтожить его самолеты на земле. Все было подготовлено. Летчики ждали сигнала о вылете, но ухудшение метеорологических условий и вылет истребителей противника с аэродрома не позволили в этот день произвести налет. Был отдан приказ перенести налет на утро следующего дня.

В 5 часов утра 25.9 на всех аэродромах истребители были подготовлены к вылету. Было еще совсем темно. Летчики, как всегда, тщательно проверили готовность своих самолетов. В 6 часов 10 минут был отдан приказ всем эскадрильям о вылете. Сборным пунктом был назначен изгиб реки в центре расположения прифронтовых аэродромов, хорошо известный всему летному составу. Через 20 минут истребительная группа в составе четырех эскадрилий монопланов и двух эскадрилий бипланов была в сборе. На эскадрильи бипланов была возложена основная задача непосредственного уничтожения самолетов противника пулеметным огнем. Задача монопланов заключалась в обеспечении действий эскадрильи бипланов. Придя к сборному пункту и убедившись в том, что все в сборе, командир группы бипланов дал сигнал и лег на курс по направлению к цели на высоте 1000 м. Остальные эскадрильи последовали за ним в колонне, с превышением над каждой эскадрильей до 500 м. Таким образом, последняя эскадрилья шла на высоте 3000 м.

Маршрут был выбран по кратчайшему направлению. Хорошей видимостью обеспечивался правильный выход на цель. Встретиться с истребителями противника на пути к цели не предполагалось, но нужно было этого ожидать при подходе к аэродрому.

Уже совсем рассвело, когда истребители прошли линию фронта. Ведущая эскадрилья прибавила скорость. Сопровождавшие эскадрильи держали ее все время в поле зрения. Через 10—12 минут показался аэродром противника в виде серого пятна. Он был расположен в 13 км западнее Сарагосса, которая прикрывалась четырьмя батареями зенитной артиллерии. Невольно возникал вопрос, как организована оборона аэродрома и успеют ли вылететь истребители противника с соседних аэродромов?

До цели осталось около 5 км. Уже видны были самолеты, выстроившиеся в две линии под прямым углом, растянувшиеся по всему аэродрому. Всего было не менее 60 самолетов-истребителей «Фиат», бомбардировщиков типа «Юнкерс» и «Ромео».

Перестроившись в общий пеленг, эскадрилья бипланов пошла на снижение. Две эскадрильи монопланов на высоте 1000 м начали патрулировать вокруг аэродрома, остальные отошли дальше в сторону и поднялись выше, выполняя встречный вираж. Таким образом, аэродром был оцеплен в воздухе со всех сторон.

Задача монопланов заключалась в том, чтобы не допустить истребителей противника с соседних аэродромов. Выполнение задачи было рассчитано на 3—4 минуты. На аэродроме засуетились прибывшие техники и охрана, но было поздно. Республиканские бипланы пошли в атаку и короткими очередями начали расстреливать самолеты зажигательными пулями. С первого захода командир группы зажег истребитель «Фиат».

Бак взорвался, и громадный язык пламени горящего бензина поднялся кверху. Через одну минуту появилось восемь подобных факелов. Ветер помогал распространению огня. Загорались рядом стоявшие самолеты, подготовленные для взлета. Республиканцы, увлекшись, пикировали до 20 м, и каждый раз, поднимаясь вверх, оставляли под собой пылающий самолет. Они не замечали, что по ним вели огонь два зенитных пулемета противника и что они сделали вдвое больше атак, чем было приказано. Через 3 минуты две длинные полосы горящих самолетов окаймляли аэродром с двух сторон. Бипланы перенесли огонь на бомбардировщиков и также подожгли их. Командир группы охранявших монопланов заметил находившегося в стороне бомбардировщика, которого не успели поджечь. Он произвел атаку и, сделав несколько коротких очередей, уничтожил бомбардировщика.

Картина была потрясающая. Взрывались бензиновые баки и подвешенные под самолетами бомбы, огромные клубы черного дыма поднимались в безоблачное небо. От самолетов оставались одни бесформенные скелеты. На глазах республиканских летчиков горело до 28 самолетов. В это время сарагосские зенитные батареи вели ураганный огонь, но бесполезно. Целое облако разрывов висело между городом и аэродромом, не причиняя вреда республиканским истребителям, храбро выполнявшим свою задачу.

Забавно было смотреть на бесполезную трату снарядов.

Закончив свое дело, республиканские бипланы выстроились и пошли другим маршрутом на свою территорию, огибая Сарагоссу с северной стороны. За ними последовали в том же порядке и эскадрильи монопланов.

Зенитные батареи продолжали свой бесполезный огонь. Истребители противника, находившиеся на других аэродромах, не успели даже взлететь для отражения налета республиканцев.

На аэродроме Гарапинильос долго еще продолжались взрывы. Это загорались рядом стоявшие самолеты, не подожженные истребителями. Аэродром оказался в огне, и немыслимо было бороться с ним. Технический состав мятежников, который был у самолетов ко времени подхода республиканских истребителей, разбежался с аэродрома. Охрана, пытавшаяся обстреливать республиканские истребители из пулеметов, вынуждена была прекратить огонь и убежать от горящих самолетов и рвущихся подвешенных бомб.

Интервенты, стянув на передовые аэродромы свою авиацию, рассчитывали нанести удар республиканцам, но это им не удалось, так как республиканцы опередили их.

За 6—7 минут было уничтожено около 40 самолетов, причем у республиканцев потерь не было. Истребители благополучно возвратились на свои аэродромы и долго еще наблюдали, как громадное облако черного дыма медленно двигалось от Сарагоссы к морю.

Командир группы бипланов, уничтоживший фашистские самолеты на аэродроме Гарапинильос, рассказывал:

«Самолеты у нас прекрасные, за летчиков я не беспокоился, хотя ночью и не пришлось спать. Нужно было продумать все до мелочей. Когда подошли к аэродрому, я очень удивился, увидев около 60 самолетов, выстроенных в ряды, как для парада. Я выбрал заход вдоль строя самолетов и первый пошел в атаку. За мной пошли по очереди все остальные летчики. В первой атаке я зажег истребителя «Фиат». Он сразу загорелся. Мне это понравилось. Я скорее набрал высоту метров до 200 и, наметив новую жертву, пошел на вторую атаку. Патроны расходовал экономно, ведь нужно было поджечь так много самолетов. Когда уже горело немало самолетов, я вспомнил, что нам ограничили число атак, а мы уже сделали больше, чем надо. Однако, никто из нас и не думал уходить. Мои истребители продолжали атаковывать, поджигая все новые и новые самолеты. Я еще раз пошел в атаку и поджег бомбардировщика с другой стороны строя. За мной все стали атаковать так старательно, что жалко было отрывать их. Начинал мешать дым и трудно было выбрать себе цель. Вместо 4 атак, каждый из нас сделал по 8—10 и даже 12 атак.

Во время расстрела самолетов, когда каждый летчик действовал самостоятельно, мне пришлось своими атаками указывать наиболее важные цели. После того как поджигались самолеты одной группы, я переносил свой огонь на следующую группу самолетов. Все летчики, наблюдавшие за мной, переносили свой огонь. Это дало возможность уничтожить большое количество самолетов.

Когда патроны были на исходе, я дал сигнал сбора. Построившись, взял курс на свою территорию, но по другому маршруту. Это нужно было сделать для того, чтобы избежать встречи с истребителями. Они могли ожидать нашего возвращения по старому маршруту, а патронов для боя у нас оставалось мало».

Ни одна атака бомбардировщиков не дала такого результата. Это была большая победа республиканцев, продемонстрировавших свою организованность, мужество и умение побеждать врага.

Глава VII

ВОЗДУШНЫЙ БОЙ

1. Условия, обеспечивающие быстрый вылет истребителей

В войне в Испании участвовали бомбардировщики, скорость которых очень близка к скорости истребителей. Аэродромы истребительной авиации в большинстве случаев удалены от линии фронта на 25—40 км, поэтому современным бомбардировщикам требуется не более 5—7 минут для полета. К линии фронта бомбардировщики противника летали обычно на высоте не ниже 4000 м, поэтому истребители должны были учитывать затрату времени не только на взлет, но и на набор высоты. После бомбометания противник, снижаясь, уходил от цели с еще большей скоростью.

Несмотря на то, что служба наблюдения и оповещения в Испании работала, как правило, хорошо, однако нередко истребители получали сигнал о вылете с большим запозданием. Все это заставляет пред'являть жесткие требования не только к летно-тактическим качествам современного истребительного самолета и к подготовке летчика-истребителя, но также и к организации боевой работы истребительных частей.

Частые вылеты по тревоге, доходившие до 6 раз в день, заставляли республиканских истребителей быть исключительно организованными. Вылет производился немедленно после получения приказания и организовывался следующим образом:

Самолеты, как правило, располагались по всему аэродрому рассредоточенно и в неправильном порядке, моторами в направлении взлета. Почти у каждого самолета стоял автостартер, готовый к немедленному запуску мотора. Технический состав находился у самолетов. Командный пункт располагался у самолета командира эскадрильи, недалеко от которого находился телефон, карты района действий с обстановкой на фронте, ракетницы, дымовые шашки и т. д. Начальник штаба и летный состав, за исключением дежурного звена, находились рядом с командиром (схема 11).

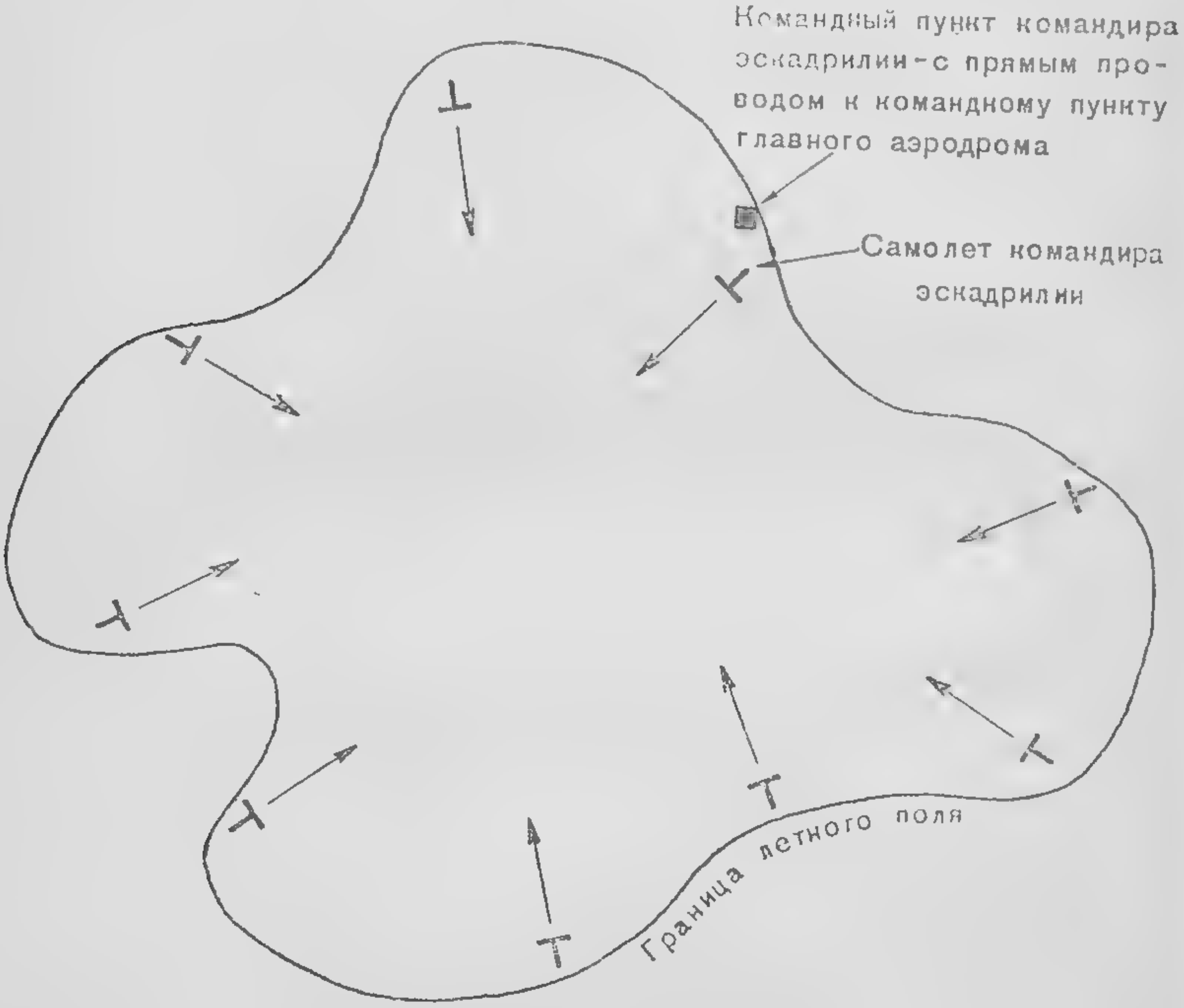
Командный пункт командира эскадрилии-с прямым проводом к командному пункту главного аэродрома
Самолет командира эскадрилии
Граница летного поля

Схема 11. Аэродром истребительной эскадрильи и расположение на нем самолетов.

После короткого приказа с командного пункта главного аэродрома о немедленном вылете с указанием задачи, в воздух взвивались две ракеты, по сигналу которых технический состав почти одновременно запускал все моторы. Тем временем командир эскадрильи коротко и ясно об'яснял задачу летному составу, и все на легковых машинах раз'езжались по своим самолетам. К приезду летчиков моторы были запущены, техники держали наготове парашюты, помогали летчикам как можно быстрее надеть их и приготовиться к взлету. Со всех сторон слышен был треск пулеметов. Это летчики еще раз проверяли их исправность.

Взлет производился без всякого выруливания, независимо от того, кто как стоял и в каком направлении ветер. В исключительных случаях при очень сильном ветре выруливали отдельные самолеты, которым было трудно взлететь с попутным или боковым ветром, и они взлетали последними. Первым в воздух шел командир, а за ним почти одновременно отрывались все остальные. Очередности взлета не существовало. Непрерывным покачиванием командир обозначал свой самолет, так как на нем не наносилось никаких отличительных знаков, и этим самым помогал летчикам пристроиться. После взлета летчики не искали своих командиров звеньев, а сразу переходили на правую или левую сторону по отношению к командиру эскадрильи. Они знали, что их командир звена тоже будет здесь. Это облегчало быстрое построение боевого порядка.

На первый взгляд может показаться, что такая организация вылета должна повлечь за собой массу неприятностей. Однако, практика показала, что при хорошей подготовке республиканских истребителей взлет и сбор в воздухе всем составом эскадрильи осуществлялся в 3—4 минуты, причем, без всяких происшествий.

Бывали дни, когда летчики вынуждены были целыми днями просиживать у своих самолетов в ожидании вылета по тревоге. Если вылет производился по заранее полученному заданию и летчики находились у самолетов, то командир эскадрильи об'езжал все самолеты и каждому летчику в отдельности кратко об'яснял задачу. Зачастую, в случае немедленного вылета, летчикам оставалась неизвестной цель полета, и они всецело полагались на своего командира.

Незнание летным составом своей задачи несомненно является существенным недостатком. В таких случаях основным условием успеха является точное выполнение сигналов ведущего группу командира.

Условия, обеспечивающие быстрый вылет истребителей, даже с полевых, зачастую плохо приспособленных аэродромов, следующие:

1. Правильное расположение самолетов на аэродроме. Самолеты необходимо расставить так, чтобы всегда можно было взлетать звеном или по меньшей мере парой.

2. Умелая маскировка самолетов. Никогда не следует заваливать самолеты травой, соломой, ветвями и т. п., так как это неизбежно задерживает подготовку к вылету. Для маскировки лучше всего ставить самолеты под деревья. Если же их нет, то накрывать окрашенными под цвет общего фона местности полотнищами, которые можно легко снять с самолетов.

3. Обеспечение достаточным количеством современных средств запуска моторов.

4. Постоянная готовность летного состава к вылету.

5. Обеспечение необходимым транспортом.

6. Надежная связь с командным пунктом главного аэродрома и с сетью постов ВНОС.

7. Короткая и ясная постановка боевых задач летному составу.

8. Надежные средства оповещения летного и технического состава о немедленной подготовке к вылету.

9. Установленный раз навсегда порядок взлета, сбора и построения в воздухе эскадрильи.

Для того чтобы ускорить вылет истребителей, необходимо иметь достаточное количество автоцистерн для заправки горючим.

Большую роль играет также подготовка самолетов к повторному вылету после посадки. Технический состав за время полета должен так организовать встречу самолетов, чтобы на подготовку их к следующему вылету уходило не более 10 минут. Необходимо иметь снаряженные вторые комплекты патронных ящиков для каждого самолета, чтобы после боя их не снаряжать, а только заменять.

2. Сбор и следование к месту встречи с противником

В первый период войны, когда бомбардировщики фашистов приходили бомбить войска без сопровождения, республиканские истребители взлетали с аэродрома и шли на фронт по одному или по два, не дожидаясь общего построения эскадрильи. Таким образом, они выигрывали время и довольно часто производили атаки, прежде чем противник достигал цели. В дальнейшем такой растянутой цепочкой приходить на фронт стало невозможно. Противник стал появляться группами смешанного типа в 40—50 самолетов, вследствие чего республиканцы иногда несли потери. Поэтому республиканцам пришлось изменить порядок построения. После взлета эскадрильи стали собираться над аэродромом или на пути к цели с таким расчетом, чтобы вся эскадрилья была в полном сборе еще до линии фронта. Если требовался вылет нескольких эскадрилий (группы), командование указывало место, время и высоту сбора. Пунктом сбора в большинстве случаев являлся один из аэродромов, расположенный в центре аэроузла (главный аэродром с командным пунктом командира группы) или характерный ориентир на пути к фронту, хорошо известный всему летному составу (схема 12).

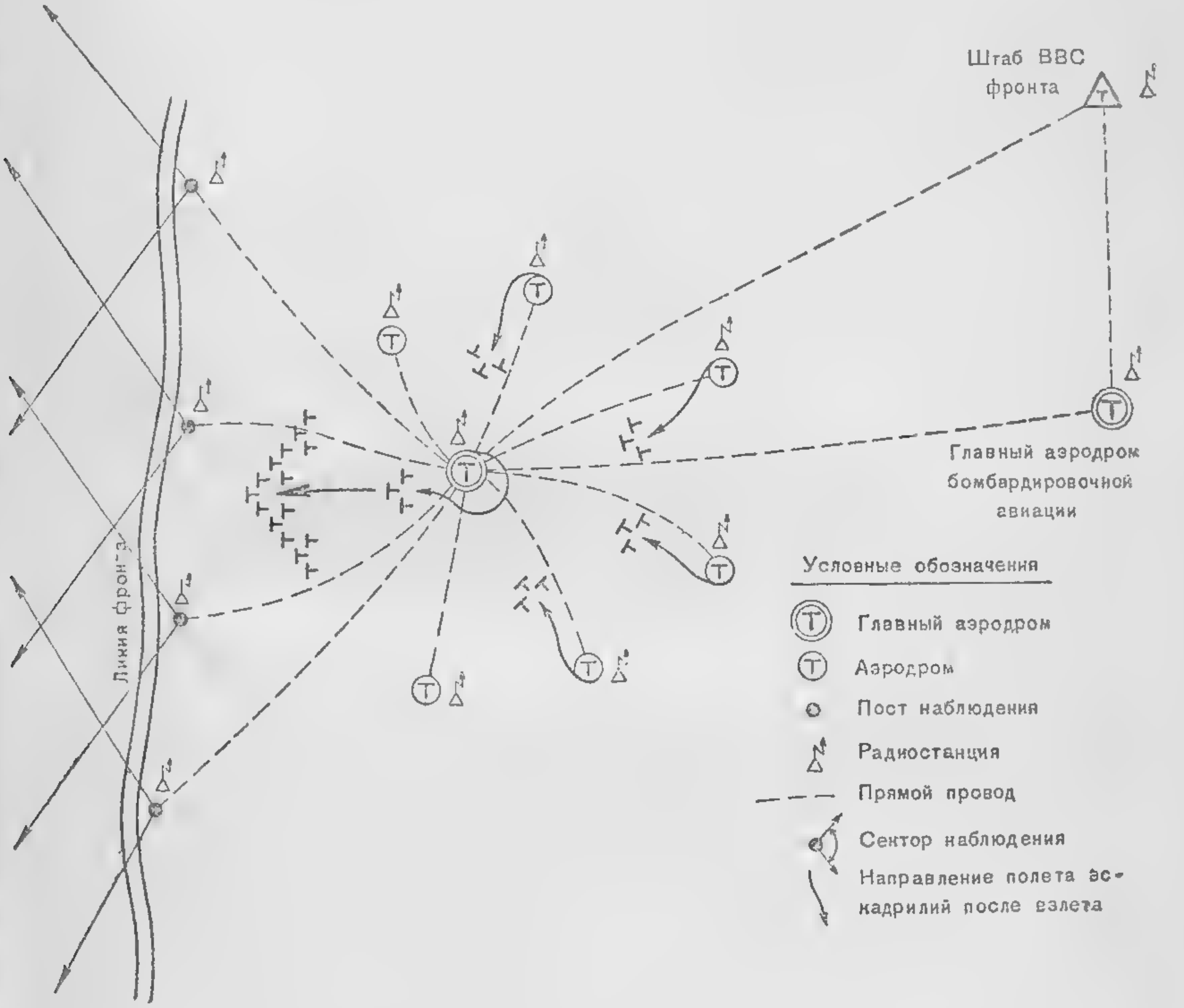
Штаб ВВС фронта
Линия фронта
Главный аэродром бомбардировочной авиации
Условные обозначения
Главный аэродром
Аэродром
Пост наблюдения
Радиостанция
Прямой провод
Сектор наблюдения
Направление полета эскадрилий после взлета

Схема 12. Организация связи и наблюдения; сбор эскадрилий истребительной группы и следование их на фронт.

После того как все эскадрильи были в сборе, ведущая эскадрилья брала курс, и вся группа следовала к месту действий авиации противника. В период Брунетской операции 1937 г. группы не имели определенных строев и порядков и двигались массой на разной высоте. Однако, они обязаны были держать в поле зрения соседние эскадрильи и в случае надобности оказывать им немедленную помощь. Позднее, при проведении Сарагосской операции в 1937 г. эскадрильи стали точно распределять и по высотам, и они должны были строго сохранять их. В этом случае верхние эскадрильи прикрывали нижние. В самих эскадрильях соблюдался строй клина, дистанция и интервалы между самолетами устанавливались такие, чтобы летчик имел возможность следить за своим командиром и за воздухом (примерно на 25 м). Следуя к месту встречи с противником, командир, не доходя до фронта, старался набрать нужную ему высоту.

Ежедневные полеты по нескольку раз в день в один и тот же район давали возможность республиканским истребителям точно знать месторасположение зенитной артиллерии противника, что имеет исключительно важное значение.

Группа или эскадрилья должна обойти зенитную артиллерию, иначе она неминуемо попадет в зону обстрела и в результате окажется скованной зенитным огнем. Под обстрелом ей придется менять направление полета, а в худшем случае рассредоточиваться. Группа будет занята не тем, как обнаружить и встретить противника, а как выйти из затруднительного положения. Еще хуже, если поблизости находятся истребители противника. Заметив зенитные разрывы, они немедленно спешат туда, зная, что под прикрытием их можно занять выгодную исходную позицию.

Однажды 14 республиканских истребителей были подняты по тревоге для атаки фашистских бомбардировщиков, шедших бомбить войска, расположенные в предместье Брунете. Республиканцам нужно было спешить, и они полетели по самому кратчайшему направлению. Перейдя линию фронта, истребители заметили вдали 6 бомбардировщиков противника, делающих разворот на цель. В этот момент зенитная артиллерия фашистов открыла сильный заградительный огонь по самолетам республиканцев. Самолеты не рассыпались, а тем же строем развернулись вправо. Разрывы неожиданно прекратились, но появились истребители противника, имевшие численное превосходство. Истребители противника были на 500 м выше истребителей республиканцев, и они намеревались первыми нанести боковой удар.

Однако, один республиканский командир звена, заметив противника, энергично развернул свое звено ему в лоб. За ним последовало и другое звено. Этого было вполне достаточно для отражения неожиданного удара. Завязался воздушный бой, в результате которого два фашистских самолета были сбиты. Этим временем бомбардировщики фашистов безнаказанно отбомбили и ушли на свою территорию.

На пути следования к цели или к месту встречи с противником истребители учитывают состояние облаков. Например, кучевые разорванные облака могут служить хорошим укрытием, но могут быть источником неприятностей (смотря по тому, как ими пользоваться). Обычно при таком состоянии облаков фашистские истребители шли над облаками и вели наблюдения в окна. В таких случаях республиканские истребители шли под облаками не ниже, чем на 10—15 м. Если противник пытался атаковать в окно, он обязательно проскакивал ниже и сам мог оказаться под ударом (схема 13). Другое дело, когда республиканские истребители оказывались ниже облаков на 300—400 м. Противник имел возможность произвести атаку из облаков и в них же скрыться (схема 14).

3. Занятие наивыгоднейшего положения перед боем

Приближаясь к району действий авиации противника, летчики должны быть исключительно зоркими. Внимание командира всецело направлено на сектор, где должен быть противник. Так как все воздушное пространство он не в состоянии охватить, то на ответственности отдельных летчиков лежит наблюдение за воздухом во всех направлениях. Благоприятный исход воздушного боя зависит часто от того, кто кого раньше обнаружит.

Случается иногда, что первым замечает противника один из ведомых. Тогда ведомый подходит к командиру и показывает на направление противника. Если командир всетаки не видит, то летчик разворачивается в сторону противника и наводит на него своим самолетом. Убедившись в том, что командир заметил противника, летчик занимает свое место в строю. Определив противника, нужно решить, из какого положения его выгоднее атаковать. Если есть возможность зайти со стороны солнца, то это осуществляется в первую очередь, так как такой заход обеспе-

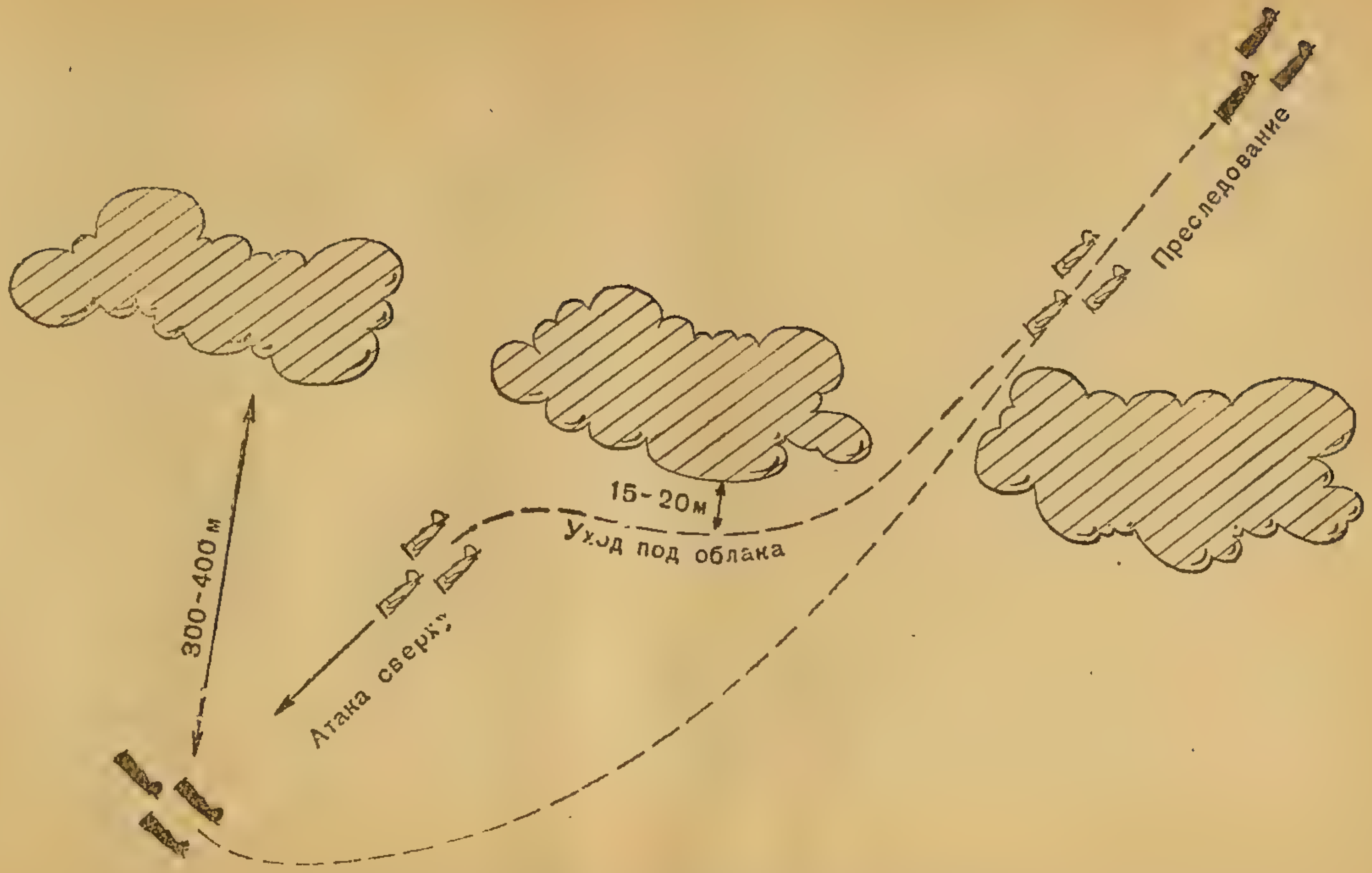
Преследование
15-20м
Уход под облака
Атака сверху
300-400 м

Схема 13. Использование облачности в воздушном бою. Правильный маневр при уходе от противника, с последующей атакой его.

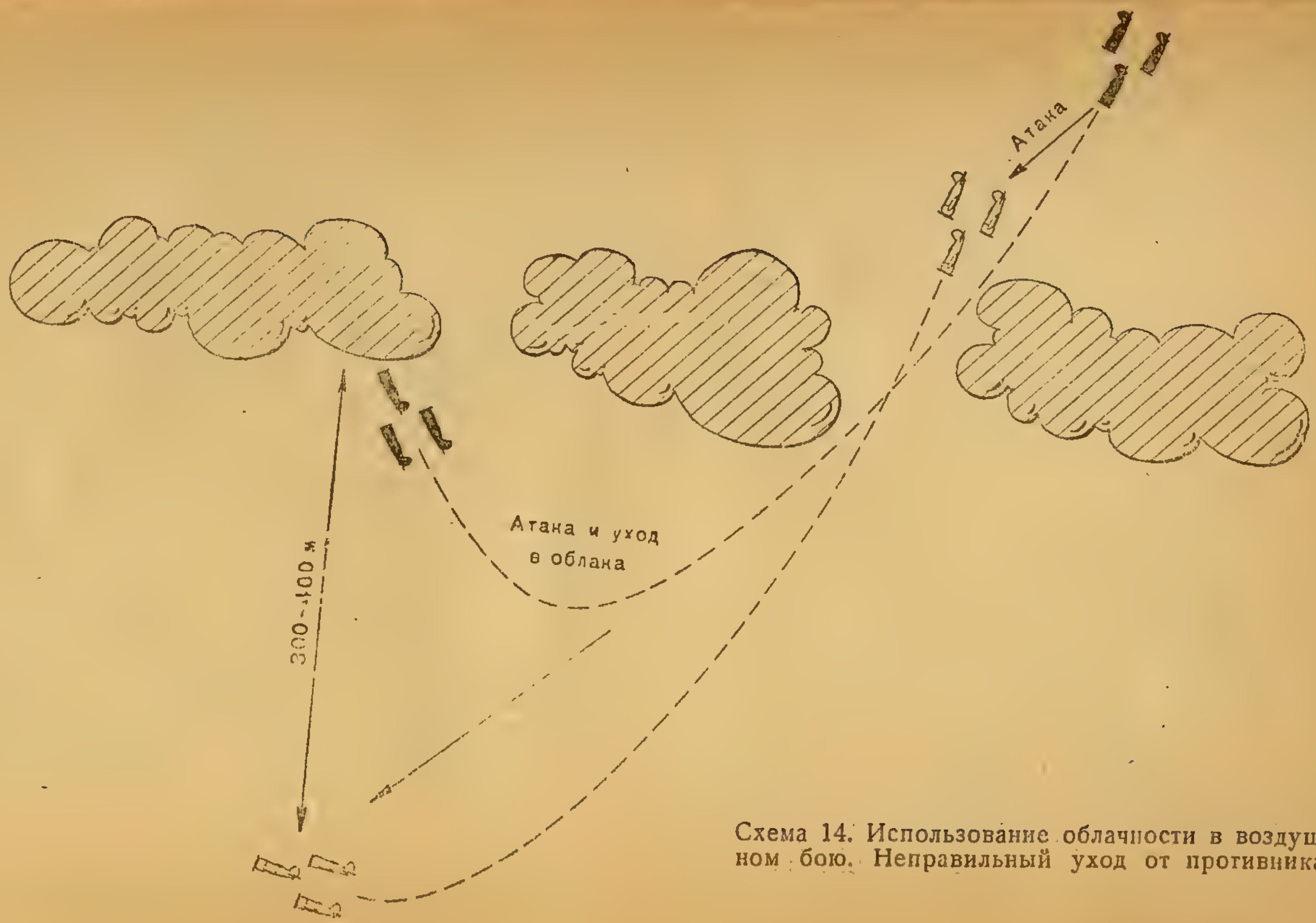
Атака
Атака и уход
в облака
300-400 м

Схема 14. Использование облачности в воздушном бою. Неправильный уход от противника.

чивает внезапность атаки. Но иногда на такой заход требуется много времени. В таком случае следует занять положение, из которого после первой атаки можно будет выйти на солнце и повторить атаку уже с солнечной стороны.

Занятие наивыгоднейшего положения перед боем всецело зависит от умения командира эскадрильи или группы быстро и правильно принять решение и осуществить его.

Не всегда республиканцы обнаруживали противника ниже себя или на одной высоте. Во многих случаях его замечали выше на 1500—2000 м. Необходимо учитывать то обстоятельство, что самолеты во много раз лучше видны наверху, особенно на фоне сплошной облачности, чем внизу, на фоне земли. Поэтому, обнаружив противника выше себя, республиканские самолеты отходили на более маскирующий фон местности на такое удаление, чтобы не терять противника из виду, и набирали высоту, не приближаясь к противнику, но в то же время наблюдая за его маневром. Набрав требуемую высоту, республиканские истребители шли на сближение, одновременно занимая наилучшее положение для первого удара.

Внезапность удара достигается:

а) использованием облачности, солнца, гор и маскирующего фона местности;

б) заходом снизу сзади при недостаточной осмотрительности противника (удавалось крайне редко).

В районе Брунете республиканская эскадрилья бипланов вылетела для атаки бомбардировщиков мятежников. Бомбардировщики «Юнкерс-52» и «Хейнкель-111» шли эшелонированно в сторону солнца. Республиканские истребители, зайдя на фоне гор на солнечную сторону, сблизились с самолетами противника и вступили в бой. Такой маневр республиканских истребителей дал возможность сбить трех бомбардировщиков. Истребители, сопровождавшие бомбардировщиков, увидели бой с большим запозданием.

Однако, благодаря высоким боевым и моральным качествам республиканских летчиков противник часто не имел успеха даже при наивыгоднейшем положении.

Так, одна из республиканских истребительных эскадрилий в количестве 10 бипланов ходила на разведку по маршруту Мадрид — Аранхуес — Сан-Мартин — Эскориал. Когда она заканчивала разведку и находилась на территории противника, в 40 км от линии фронта, она была перехвачена эскадрильей истребителей «Фиат» в 10 самолетов.

Республиканские летчики увидели противника, когда он был выше на 800—1000 м и пересекал курс эскадрильи под углом 90°. Командир республиканской эскадрильи решил дать противнику возможность выбрать направление для атаки, но за это время подошел поближе к своей территории, так как горючее было на исходе. Эскадрилья интервентов, повидимому решив, что республиканские летчики ее не видят, зашла сзади сверху. Но когда противник подошел на дистанцию до 600 м, командир республиканской эскадрильи резко развернулся навстречу ему. После короткого лобового удара, нырнув под самолеты противника и развернувшись в хвост им, республиканские летчики обрушились на противника. Этим неожиданным для противника маневром удалось сразу вызвать панику в его рядах и после 10—15-минутного боя в воздухе не было ни одного самолета противника. Пять самолетов было сбито, а остальные ушли. Республиканские летчики, собравшись в полном составе, направились к своей территории и благополучно прибыли на аэродром.

Как правило, республиканские летчики-истребители считали, что противник не страшен, если его своевременно увидишь.

Часто противник, имея двойное превосходство, все же уклонялся от боя.

Иногда истребители противника при первом же случае вступали в бой с республиканскими истребителями.

Однажды на Теруэльском фронте республиканская истребительная эскадрилья получила сообщение, что прибыла «молодая» эскадрилья противника, имеющая до 30 самолетов типа «Фиат» и «Хейнкель». На следующий день с фронта сообщили, что истребители противника обстреливают республиканские войска в окопах. Вылетевшая республиканская эскадрилья, в составе 14 самолетов, сразу же вступила в бой. Истребители противника охотно приняли бой и направились на республиканских истребителей со всех сторон. У противника было в два раза больше самолетов, чем у республиканцев, но, не выдержав натиска республиканцев, отдельные самолеты стали выходить из боя.

Через 30 минут республиканцы, сбив семь самолетов, разогнали остальных «храбрецов», которые уходили кто как мог. Республиканская эскадрилья в этом бою потеряла только одного летчика, который столкнулся с «Хейнкель-51».

На следующий день истребители противника уже не стремились к бою. Четыре республиканских истребителя, бросившихся на 18 истребителей противника, преследовали и отогнали их за линию фронта на 15—20 км. Попытка ведущего самолета фашистов развернуть эскадрилью на преследовавших республиканских истребителей не увенчалась успехом, так как в этом случае весь огонь республиканцев направлялся на него.

4. Бой с истребителями

Воздушный бой с истребителями обычно складывается из трех этапов: сближение, организованная атака, постепенно переходящая в индивидуальный бой, и выход из боя.

Все эти три этапа будут иметь место в бою при условии, если противник заранее обнаружен и есть время на маневр для занятия более выгодного для атаки положения. Если же противник обнаружен в тот момент, когда он открыл огонь или готов открыть его, то первый этап (сближение) отпадает. В этом случае истребители, не открывая ответного огня, переходят к индивидуальному бою. К такой внезапной атаке стремится в бою каждый из противников.

Из практики боевых действий можно установить, что фашисты принимали воздушные бои только в том случае, если имели явное преимущество в количестве и высоте.

Нередки были случаи, когда группа фашистских истребителей, находясь на одинаковой высоте с республиканскими истребителями и даже выше их, не проявляла желания вступить в бой, а наоборот, заметив республиканцев, поспешно уходила на свою территорию или увеличивала высоту.

Республиканские истребители всегда шли в атаку, не взирая на количественный перевес противника, и вынуждали его принимать воздушный бой.

В длительном воздушном бою истребителей невозможно сохранить строи или порядки.

Организованным строем можно провести одну, самое большее две, атаки. Затем строй или сохранившийся до атаки боевой порядок нарушается, и каждый летчик действует самостоятельно. В первые минуты такого боя наблюдаются маневры отдельных самолетов в горизонтальной и вертикальной плоскости, причем каждый старается зайти в хвост самолета противника. Затем большинство самолетов входит в вираж, и начинается общая «карусель» в воздухе.

Что представляет собой вираж в бою? Есть ли это вираж с предельным креном и наименьшим радиусом? — Нет. Это серия неправильных виражей с переменным креном. То летчик бросает самолет так, что у него темнеет в глазах, то увидев, что впереди противник подбирается к товарищу, он спешит ему на выручку. Если даже противник уходит, нужно продолжать маневр, чтобы ни одной секунды не находиться на прямой, и снова возвращаться назад крутым разворотом. И так в течение всего боя.

Отсюда следует, что для выполнения в бою таких виражей от летчика требуется отличное умение пилотировать самолет, не глядя на приборы, и отличное знание маневренных возможностей своего самолета. В воздушном бою необходимо добиться автоматизма в управлении самолетом и все свое внимание направлять на противника и свои самолеты.

В бою республиканских бипланов с истребителями «Фиат» «карусель» нарушали обычно первыми «Фиаты», которые не выдерживали виража республиканских бипланов и уходили крутым пикированием до земли.

В бою огромное значение имеет товарищеская выручка.

Республиканцы, имеющие подлинную боевую сплоченность, не раз блестяще выходили победителями из очень тяжелых положений, при этом не теряли ни одного товарища.

Однажды на пять республиканских бипланов набросилось 12 истребителей «Фиат». Республиканцы вынуждены были принять бой на фашистской территории. Каждый прекрасно понимал, что бросать товарищей нельзя, да и уход при таких обстоятельствах не был безопасным, так как истребитель «Фиат» пикирует лучше, чем республиканский биплан.

Отлично используя горизонтальную маневренность своих самолетов, республиканцы не давали возможности противнику зайти себе в хвост и переносным огнем отбрасывали его.

Фашистские истребители напали со всех сторон, рассчитывая быстро расправиться с республиканцами. Каждый раз, как только истребитель «Фиат» подбирался к хвосту биплана, тот моментально разворачивался, становился лицом к противнику и выпускал сноп пулеметного огня.

Один фашистский истребитель почти достиг своей цели. Пробравшись к хвосту одного республиканского самолета, он готов был открыть огонь, однако, другой республиканский самолет опередил его и метким огнем зажег его Об'ятый пламенем, фашистский истребитель пошел к земле, а за ним вскоре последовал и другой. В воздухе раскачивался летчик на итальянском парашюте.

Трудно сказать, с какими потерями ушли бы «Фиаты» из этого боя, если бы они продолжали его. Вдали показалось несколько республиканских истребителей, внимание которых привлекли горящие самолеты. Фашисты, заметив идущих на помощь республиканцев, бросились в разные стороны, не желая продолжать боя в равных условиях.

В другом случае республиканский моноплан с разбитыми плоскостями и мотором, дававшим перебои, вышел из боя и на малой скорости, с небольшим углом, направился в сторону своего аэродрома. Два немецких истребителя типа «Мессершмидт» последовали за ним. Казалось, что этот самолет был обречен, так как республиканец не мог вести боя. Но его безвыходное положение заметил другой республиканский самолет; выйдя из боя, он бросился на немцев сверху и сбил один самолет; другой фашистский самолет прекратил преследование и ушел в сторону.

Подобных примеров взаимной выручки можно привести очень много.

Республиканцы говорят, что наименее опасным местом в воздушном бою является не окраина района боя, где меньше всего самолетов, а, наоборот, самый центр воздушного боя.

Кроме того, никогда не нужно отрываться от своих самолетов, уходить из центра боя одному и растягиваться при следовании на фронт или с фронта.

В январе 1938 г. на Теруэльском фронте республиканцы потеряли одного пилота из-за того, что звено, в котором он шел, намного отстало от эскадрильи. Один истребитель «Мессершмидт», пикируя с высоты на отставший самолет, преследовал его до земли. Помощи отставшему самолету никто не оказал, да никто и не видел, как он был сбит.

10.3. 1938 г. над Каспе завязался бой республиканских монопланов с бомбардировщиками. Несколько минут спустя прилетели самолеты «Мессершмидт», и бой принял более ожесточенный характер.

В самый разгар боя один республиканец вышел из строя и направился на свой аэродром. Самолеты «Мессершмидт», дав ему возможность отойти приблизительно на 5 км от района боя, догнали его и сбили.

Самолеты «Фиат» всячески избегали лобовых атак, для проведения которых от летного состава требуется много мужества, решительности и упорства.

Если встреча с самолетами «Фиат» происходила на одной высоте, республиканцы разворачивались в лоб противнику и шли до тех пор, пока тот, не выдерживая, сворачивал в сторону.

В воздушном бою немаловажную роль играет материальная часть. Республиканские истребители (бипланы и монопланы) имеют моторы воздушного охлаждения, а на фашистских самолетах установлены моторы жидкостного охлаждения, которые из-за одной пулевой пробоины выходят из строя.

Однажды шесть республиканских монопланов вылетели по тревоге. Вызов с фронта для атаки бомбардировщиков противника был передан с опозданием, и республиканские истребители, не доходя до фронта, заметили на земле разрывы последних бомб бомбардировщиков, уже развернувшихся в сторону своей территории. Преследовать противника было поздно и невозможно, к тому же левый ведомый, подойдя к командиру, показал ему группу из 12 истребителей «Фиат», заходивших в хвост с небольшим превышением. Две другие группы истребителей «Фиат» (одна в 18, а другая в 8 самолетов) намеревались атаковать с обоих флангов. Шесть республиканских истребителей оказались в тесном окружении противника. Принять бой в таком положении было невозможно. Командир решил развернуться на группу, состоявшую из 12 истребителей «Фиат», и лобовой атакой пробить себе путь в сторону своего аэродрома. Во время разворота один из шести республиканцев по неизвестной причине вдруг снизился, отойдя от эскадрильи. Осталось пять самолетов на встречном курсе против 12 истребителей противника. Фашисты, на стороне которых было преимущество, не свернули. Наоборот, их ведущий медленно покачивал плоскостями, предупреждая остальных о предстоящей атаке. В ответ ему республиканский командир тоже покачивал плоскостями, давая понять фашистам, что эта встреча для них дешево не обойдется. Республиканцы, поняв намерение своего командира, подошли к нему вплотную и приготовились к бою. Фашисты первые открыли огонь с дистанции 500 м. Фланговые группы противника приближались, но были еще на порядочном расстоянии. Дистанция быстро сокращалась и наблюдавшие за боем с земли войска с большим волнением ждали страшного столкновения. Республиканские истребители уверенно шли в атаку, ведя огонь по фашистским самолетам. Оставалось приблизительно 100 м, а может быть и того меньше, как вдруг ведущий самолет фашистов взмыл вверх — он был сбит. За ним, как по команде, во все стороны рассыпались остальные самолеты. Республиканцы, перейдя в крутое пикирование, благополучно ушли на свой аэродром, за исключением летчика, который вначале вышел из строя и оказался ниже остальных. Он не смог уйти от фашистской эскадрильи.

Боевая практика в течение более чем двух лет войны выработала целый ряд правил, которые твердо знает каждый республиканский летчик-истребитель. Эти правила следующие:

1. Во всех случаях, когда строй сохранен и впереди идет командир или его заместитель, не отставать и, не задумываясь, следовать его примеру.
2. Оказывать взаимную поддержку друг другу, помня, что успех воздушного боя зависит только от этого.
3. Поддерживать товарища, решившего преследовать противника. От этого зависит успех преследования.
4. Не увлекаться погоней за противником, если сзади нет поддержки.
5. Ведя огонь в бою, меньше времени уделять прицелу и цели, стреляя на вскидку, а больше смотреть по сторонам.
6. Не терять в бою ориентировку, всегда знать кратчайший путь на свою территорию и на ближайший аэродром.
7. Следовать в бою за самолетом, дающим сигнал для сбора покачиванием. Это сигнал командира, по которому нужно как можно быстрее пристраиваться к нему.
8. Не уходить из боя одному и не отрываться от своих товарищей.

5. Огонь в бою

В воздушном бою истребители ведут огонь из любого положения, стараются все время маневрировать и избегают прямолинейного полета, неприемлемого в бою. Численное преимущество истребителей противника заставило республиканцев хорошо овладеть переносным огнем. Очень часто истребитель, стреляя по одному самолету, моментально переносил огонь на другой, если в этом являлась необходимость.

Попадая в первые воздушные бои, летчики на первых порах, как правило, открывали огонь с больших дистанций и длинными очередями. В таком случае не получалось хорошего результата. Возвратившись на аэродром, эти летчики, делясь впечатлениями, говорили, что патронные ящики малы и их хватает лишь на короткий срок. Такой взгляд является ошибочным. Побывавший в нескольких воздушных боях летчик ведет огонь с дистанции от 200 до 50 м короткими очередями, так как в противном случае огонь мало действителен. Патронов хватает даже в тех случаях, когда бои затягиваются на продолжительное время. Отличное пилотирование республиканских истребителей в бою давало им возможность вести огонь с самых малых дистанций, не опасаясь столкновения с противником или со своими товарищами. У них не было случаев столкновения в воздухе даже тогда, когда в бою участвовало больше 50 самолетов на площади не более, чем в 1 км².

Наиболее уязвимы на истребителе сам летчик и бензиновые баки. Эти цели имеют небольшие размеры, поэтому они требуют хорошего прицельного огня с короткой дистанции. Сноп трассирующих и зажигательных пуль хорошо виден в прицеле, что дает возможность летчику быстро брать требуемую поправку.

Когда истребители той и другой стороны стали распределяться отдельными группами по высотам, воздушные бои нередко завязывались одновременно в нескольких местах. Республиканцы не прекращали воздушного боя даже в том случае, когда у некоторых летчиков отказывали пулеметы или кончались патроны. Они находились в общей массе самолетов и искусно имитировали атаки по противнику. Противник, видя самолет у себя под хвостом или пикирующим сверху, обычно удирал, так как раздумывать о том, будет он стрелять или нет, в воздушном бою некогда.

6. Взаимодействие в бою различных типов истребителей

В воздушном бою республиканские скоростные монопланы прекрасно взаимодействовали со своими бипланами. Когда у фашистов участвовали в бою одни самолеты «Фиат», их быстро сковывали республиканские бипланы боем на виражах, а скоростные монопланы короткими бросками атаковывали с разных сторон. Не выдерживая виража, самолеты «Фиат» переходили в пикирование, стараясь избавиться от бипланов, но попадали под удар монопланов, которые, имея преимущество в вертикальном маневре, ждали этого момента.

С появлением немецких истребителей монопланов «Мессершмидт» типа БФВ-109, имеющих максимальную горизонтальную скорость до 450 км в час, фашисты рассчитывали на резкий перелом в действиях своей истребительной авиации.

Первая встреча с истребителями «Мессершмидт» произошла при таких обстоятельствах.

Они шли восьмеркой отдельно от самолетов «Фиат», повидимому, желая показать «класс» своей работы. В этот день фашисты, вопреки своему правилу, искали столкновения с республиканцами. Ждать долго не пришлось. Группа республиканских истребителей, заметив самолеты «Фиат», пошла в атаку. В бой вступили немецкие самолеты «Мессершмидт», намереваясь расправиться с республиканскими монопланами. В этом бою участвовало больше 40 истребителей. «Мессершмидты» начали применять вертикальный маневр, но республиканские монопланы вынудили их показать свои способности к горизонтальному маневру, заставив их войти в вираж. Оказалось, что их вираж почти одинаков. Тогда республиканцы насели основательно, и через несколько минут два «Мессершмидта» были сбиты. Видя это, «Мессершмидты» один за другим, пикируя с мотором до земли, стали уходить на свою территорию, оставляя «Фиаты» на произвол судьбы. В результате боя было сбито два «Мессершмидта» и три «Фиата». Республиканцы потеряли один самолет.

Опустившийся на парашюте итальянский летчик, в своих показаниях заявил, что у них была полная уверенность в победе, так как новые истребители пилотировали исключительно немецкие пилоты, имеющие большой стаж и опыт в летной работе. Но оказалось не так.

7. Бои на различных высотах

С каждым месяцем высота, на которой велись воздушные бои, увеличивалась. Уже в конце 1937 г. бой нередко начинался на высотах 5500—6000 м. На такую высоту истребители поднимались совсем не потому, что там лучше драться, наоборот, большая высота усложняет воздушный бой в силу тяжелых атмосферных условий и слабой маневренности самолета. Несмотря на это, истребители охотно идут на высоту. Об'яснение этому можно найти в стремлении обеспечить себе преимущество в высоте, что дает возможность нанести внезапный удар и развить большую скорость. Это подтверждается множеством фактов. Однажды эскадрилья республиканских монопланов пришла патрулировать на фронт и в 2 км заметила одинаковое число истребителей противника на той же высоте. Противник стал набирать высоту, не приближаясь к республиканцам. Поняв в чем дело, республиканцы сделали то же самое. И началось соревнование. До 5500 м противники шли одинаковыми ступенями, затем командиру республиканцев надоело это и, продолжая набирать высоту, он взял курс на сближение. Фашисты, видя, что подняться выше им не удастся, а республиканцы приближаются, поспешно ушли вглубь своей территории.

Некоторые бои начинались на высоте 6000 м, затем переходили на высоту 4000 м и ниже. Заканчивался же бой на высоте 1500—1000 м. Основная особенность таких боев заключалась в том, что самолеты маневрируют на высоте очень вяло, и на первый взгляд может показаться, что они не дерутся между собой, а занимаются каким-либо другим делом. Каждая сторона старалась удержаться на высоте, и тот, кто проваливался первый, терпел поражение.

Происходили бои также и на низких высотах при сплошной облачности, на высоте 200—250 м. Такие бои с большим успехом проводили республиканские бипланы. Они вовлекали «Фиатов» в бой на виражах и, так как «Фиаты» не могли использовать вертикальный маневр вследствие малой высоты, то попадали в невыгодное положение и терпели поражение.

«Мессершмидты» на такой высоте оказываются в еще более невыгодном положении, чем «Фиаты», вследствие своей слабой горизонтальной маневренности.

8. Бой с истребителями «Фиат»

Основная тяжесть боя с «Фиатами» ложится на маневренные бипланы. Задача монопланов сводится к тому, чтобы первым организованным ударом разбить строй «Фиатов» и принудить их перейти к бою на маневре.

Связавшись с бипланом, «Фиаты» должны продолжать бой, потому что уйти от него они не могут. Поэтому, завязав бой на виражах, «Фиаты» стараются отдельными самолетами выбраться наверх. Чтобы не допустить этого, часть скоростных монопланов принимает участие в общем бою, а часть находится наверху, на 300—500 м выше, и отдельными ударами прогоняет «Фиатов» вниз к бипланам и не дает им возможности выбраться наверх.

Находясь наверху, монопланы ждут, когда отдельные «Фиаты» выйдут из боя, и добивают их. Иногда в воздушном бою «Фиаты» начинали делать петлю и стрелять из разных положений. В этих случаях огонь не мог быть прицельным. За таким самолетом никто не повторял петли, а ловил его в верхнем и нижнем положении. Сделав не более 4—5 петель, «Фиат» обычно оказывался сбитым. Таким образом этот маневр был признан негодным.

Для монопланов бой с «Фиатами» является наиболее простым. В бою с «Фиатами» они производили атаку сверху, уходили с большим разворотом и снова повторяли атаку.

9. Бой с истребителями «Мессершмидт»

Ввиду того что высотность моторов истребителей «Мессершмидт» в последнее время больше, чем высотность моторов у республиканских истребителей, они всегда занимали более выгодное положение в бою. Поэтому воздушный бой сразу начинал перемещаться на большую высоту и нередко заканчивался на высоте 6000—6500 м.

Тактика ведения воздушного боя «Мессершмидтами» следующая.

Отдельные пары и звенья находятся выше самолетов, ведущих бой, выискивают себе цель и атакуют ее. Эти «Мессершмидты», выбрав цель, крутым пикированием идут в атаку отдельными самолетами, хорошо используя солнце. При этом во время атаки один «Мессершмидт» обязательно охраняет другого, и, если республиканский истребитель начинает преследовать «Мессершмидт», то оказывается под огнем другого самолета. Поэтому преследование «Мессершмидтов» производилось парой или звеном. Если по каким-либо причинам сбить «Мессершмидт» не удавалось, то он пикировал до земли и уходил на бреющем полете, не возвращаясь к месту боя.

В вираж с республиканскими монопланами «Мессершмидты» шли неохотно, особенно на больших скоростях.

Однажды при подходе к линии фронта на высоте 6500 м эскадрилья республиканских монопланов встретила до 20 «Мессершмидтов». Они сопровождали одного разведчика. Это было в 13.30, когда солнце было впереди республиканцев. Разведчик, заметив республиканских истребителей, сразу ушел с пикированием на свою территорию. Истребители «Мессершмидт» пошли сразу в атаку на республиканцев справа сбоку. Бой происходил в двух группах. В одной группе противник имел большое численное превосходство: восемь «Мессершмидтов» против трех республиканских монопланов. Республиканцы правильно оценили обстановку и, так как уходить было рискованно, то организовали оборону своего звена и вели бой таким образом: если «Мессершмидт» атакует один из республиканских самолетов, то двое остальных отражают ее. Минут через пять к оборонявшемуся звену подошел еще один моноплан, и бой продолжался на виражах. При таком соотношении республиканцы сбили одного «Мессершмидта» и не имели потерь у себя.

В бою с «Мессершмидтами» необходимо все время смотреть вверх, так как там обязательно будет находиться, маскируясь облаками или солнцем, отдельный самолет, который будет ждать удобного момента для атаки. Это заставляет республиканцев, помимо отражения атак «Мессершмидтов», с которыми идет бой, быть все время готовыми к отражению атак с высоты, при которых «Мессершмидты» развивают большую скорость. В последнее время, когда на республиканских монопланах появились моторы, не уступавшие по своей высотности моторам истребителей «Мессершмидт», бои заканчивались с еще большим успехом для республиканцев.

Недостаток боя республиканских монопланов с истребителями «Мессершмидт» заключался в том, что вся группа монопланов вела оборонительный бой. Одной из эскадрилий следовало бы расчлениться, используя солнце, отойти, набрать высоту и бить врага сверху и снизу. Это связывало бы действия «Мессершмидтов» и заставило бы их смотреть вверх.

Применение такого принципа дало блестящий результат. С середины сентября 1938 г. «Мессершмидты» не принимали боя и удирали на свою территорию.

При необходимости моноплану лучше уйти от «Мессершмидта» крутым управляемым штопором, так как недостаточно маневренный «Мессершмидт» быстро теряет из виду монопланы. В одиночном бою моноплан безусловно превосходит «Мессершмидта». Имея меньший радиус виража, моноплан быстро заходит в хвост «Мессершмидту» и может успешно вести бой на вираже.

Нужно отметить, что «Мессершмидт» очень хорошо пикирует и уходит из боя только пикированием.

В воздушных боях, происходивших на большом пространстве в воздухе и при малом количестве участвующих самолетов, «Мессершмидты» применяли тактику цепочки (схема 15). Эта тактика заключается в том, что командир звена атакует самолет противника сзади сверху или в хвост, а его ведомые выстраиваются за ним один за другим. Сделав несколько коротких очередей, командир звена отваливает боевым разворотом, становится в хвост последнему самолету и прикрывает его от возможных атак противника. Следующий самолет проделывает то же самое. В результате такого маневра все три самолета стреляют по очереди и защищают друг друга сзади. В дальнейшем эту тактику стали успешно применять и республиканские истребители.

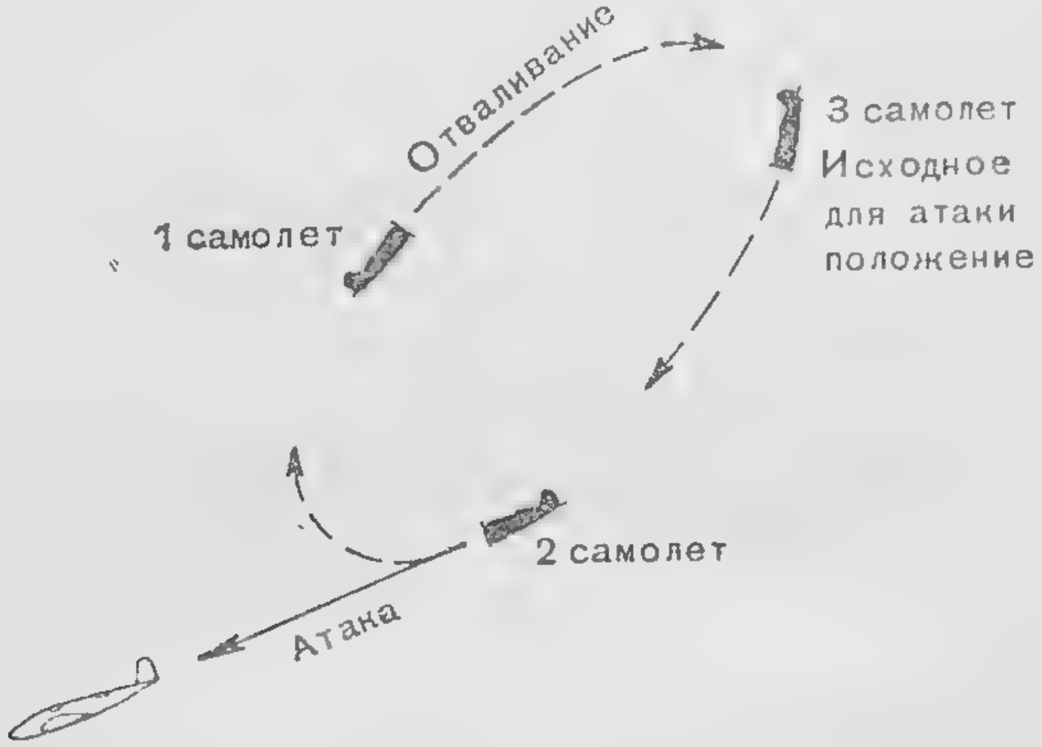

Схема 15. Атака бомбардировщика звеном истребителей (способ цепочки).

10. Бой с бомбардировщиками

Борьба с бомбардировщиками, особенно после получения фашистами немецких скоростных самолетов, в основном велась республиканскими монопланами. В начале войны, когда действовали тихоходные бомбардировщики, республиканские истребители (монопланы и бипланы) имели возможность производить неоднократные атаки звеньями со всех сторон. Такие атаки нельзя было проводить в бою со скоростными самолетами противника, так как для маневра звена монопланов требуется довольно много времени. Проведя первую атаку и отвалив в сторону или вниз, истребители не были в состоянии произвести вторичную атаку, так как оставались далеко позади противника.

Тогда республиканцы внесли изменения в свою тактику. Первая атака проводилась звеньями с разных направлений, а последующие атаки каждый истребитель проводил самостоятельно с той стороны, с которой ему было удобнее. Такой способ атаки имеет ряд преимуществ: 1) летчик не связан действиями в составе звена и имеет возможность гораздо быстрее маневрировать; 2) можно вести огонь более точно, чем в звене; 3) возможно незаметно подойти к противнику на близкую дистанцию; 4) стрелкам фашистских бомбардировщиков приходится рассредоточивать внимание и переносить свой пулемет из одного положения в другое, вследствие чего они быстро изматываются и огонь их становится менее действительным; 5) отдельный самолет представляет собой меньшую по размерам цель, чем звено (схема 16).

Трехместный бомбардировщик по своим размерам является значительной целью для истребителя. Однако, следует отметить его большую живучесть. Его бензиновые баки имеют протекторы, которые предохраняют от вытекания бензина при поражении баков. Обыкновенная пуля оказалась совершенно непригодной в бою. Были случаи, когда республиканские истребители, не имея зажигательных патронов, делали сотни пробоин в бомбардировщике, выводили из строя состав экипажа, и все-таки противник уходил с помощью автопилота, если на борту оставался в живых хотя бы один летчик.

Заметив республиканских истребителей, бомбардировщики противника быстро смыкались и обеспечивали взаимную огневую поддержку. Учитывая их перекрестный огонь, истребители атаковывали короткими быстрыми ударами, не давая возможности стрелкам противника поймать себя на прицел. Дав несколько очередей, истребители сваливали самолет на крыло, если атака производилась снизу. Если атака производилась из верхней полусферы, истребитель проскакивал вниз. Уход после атаки вниз лучше потому, что самолет быстро набирает скорость, удаляется от бомбардировщика и на фоне земли становится мало заметным для противника.

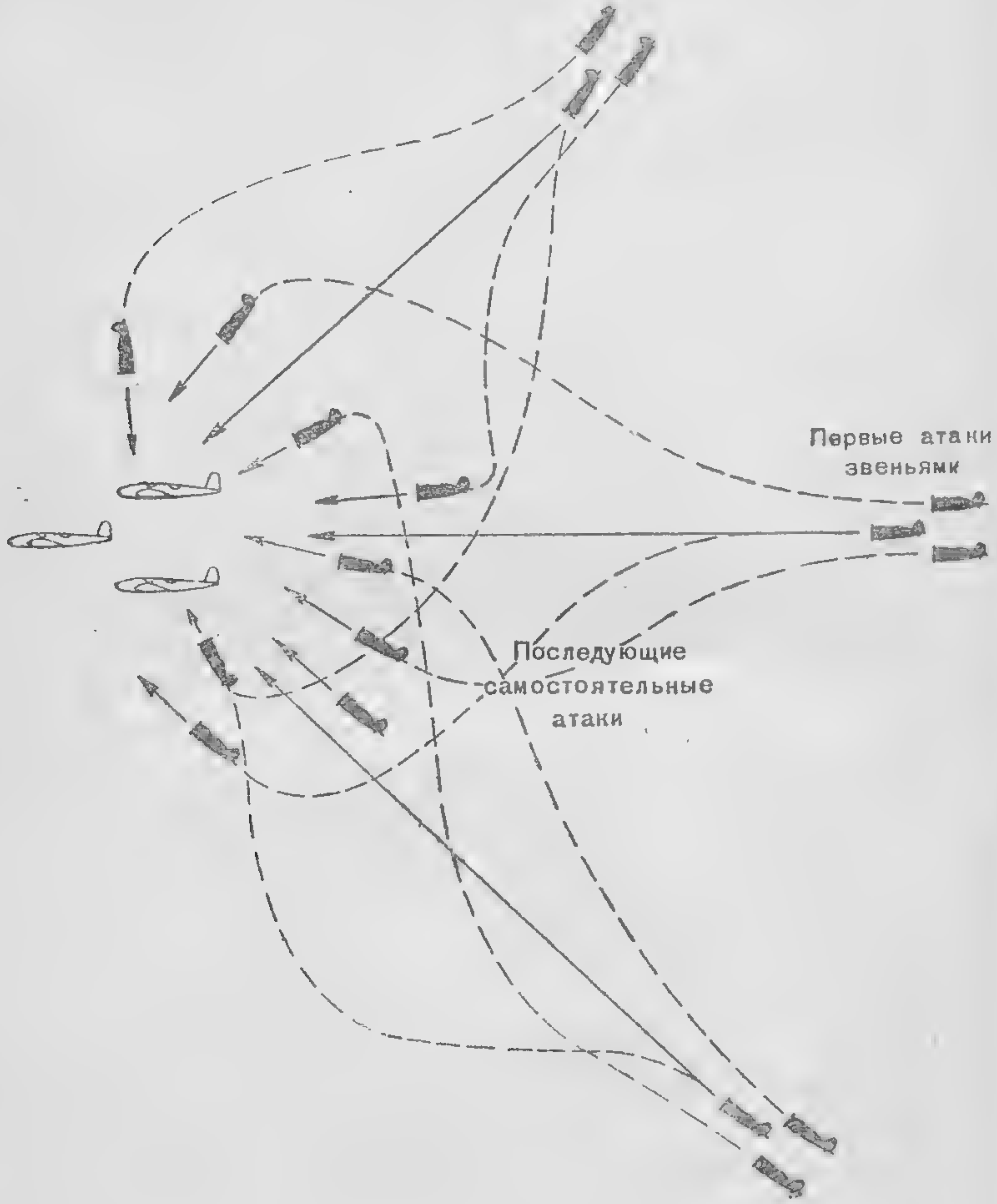
Первые атаки звеньями
Последующие самостоятельные атаки

Схема 16. Атака бомбардировщиков истребителями.

Благодаря набранной скорости истребитель вновь занимал удобную позицию для повторной атаки (схема 17).

Лучше всего производить атаки строго с хвоста или с углом в 10—15° снизу или сверху. Хвостовое оперение, особенно однокилевое, мешает стрелку вести прицельный огонь по истребителю. Были случаи, когда истребитель, укрывшись за хвостом противника, наблюдал, как стрелок, не имея возможности вести прицельный огонь, выпускал свои пули на 10 м ниже или выше истребителя.

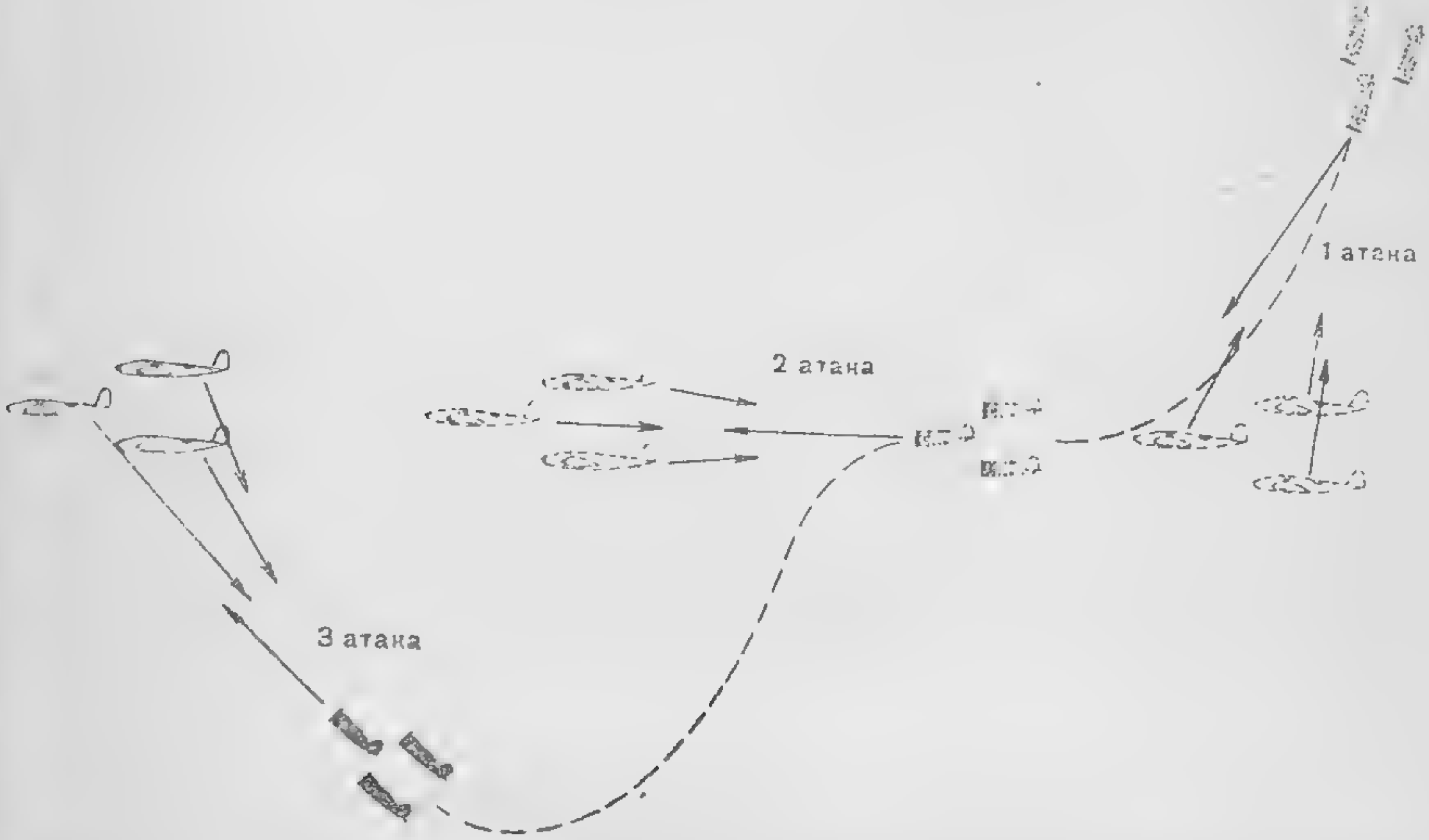

Схема 17. Последовательные атаки истребителями бомбардировщиков и направление огня бомбардировщиков при отражении атак.

Пулеметные очереди с фашистских бомбардировщиков бывали очень хорошо видны. Дело в том, что противник стал применять пули, которые оставляют за собой дымовой след. В задней части пули находится состав, при воспламенении дающий белый дым, и пуля оставляет сплошную белую полосу. Эта полоса помогает стрелку делать нужную поправку, но в то же время она является демаскирующим фактором, что очень хорошо использовали республиканские летчики. По дымовому следу они определяли начало ведения огня и прекращение его, расположение огневых точек и выход из строя того или иного пулемета, что имело очень важное значение. Если летчик убеждался в том, что один из пулеметов прекратил свое действие, он подходил с этой стороны на короткую дистанцию и беспрепятственно вел огонь.

Преследуемый противник уходил, не меняя курса и ведя самолет на большой скорости. Не успев перехватить его, истребители не гонялись за ним в хвост, так как такая погоня могла бы продолжаться очень долго и безрезультатно. Перейдя в крутое пикирование с мотором и набрав большую скорость, истребители атаковали противника снизу.

Уходя от республиканцев, бомбардировщики на своем пути старались использовать тонкую облачность. Видя, что истребители настигают их, они пробивали облака и шли над ними. Если истребители продолжали преследование, то бомбардировщики вновь снижались под облака. И так проделывали несколько раз (схема 18). В таких случаях республиканцы делились на две группы: верхняя вела огонь в момент появления противника над облаками, а нижняя выжидала появления его под облаками. Бой с бомбардировщиками при сопровождении их истребителями происходил в том же порядке, за исключением того, что одна группа республиканцев сковывала истребителей, а другая атаковывала бомбардировщиков. Сопровождающая группа истребителей, как правило, шла выше бомбардировщиков, поэтому ее надо было во-время связать и не дать ей возможности первой перейти в атаку.

Так как во время боя истребители оставались на месте, а бомбардировщики продолжали итти по курсу, то они быстро отрывались, и в результате происходило два самостоятельных боя — между истребителями и истребителей с бомбардировщиками.

11. Выход из боя

Выход из боя можно производить одновременно всей группой самолетов (в тех случаях, когда из-за израсходования горючего невозможно продолжать бой) или отдельными самолетами (когда отказывает мотор, пробит бензобак или раненый летчик не может оставаться в строю).

Выход из боя отдельными самолетами производится резким пикированием с мотором (если он работает). При этом летчик должен смотреть назад, чтобы убедиться в том, что его не преследуют. Если противник преследует, то надо пикировать не по прямой, а зигзагами, чтобы не дать возможности противнику прицелиться и выбрать наиболее выгодное направление для ухода. Успешность ухода при преследовании будет зависеть также от помощи, оказанной своими истребителями.

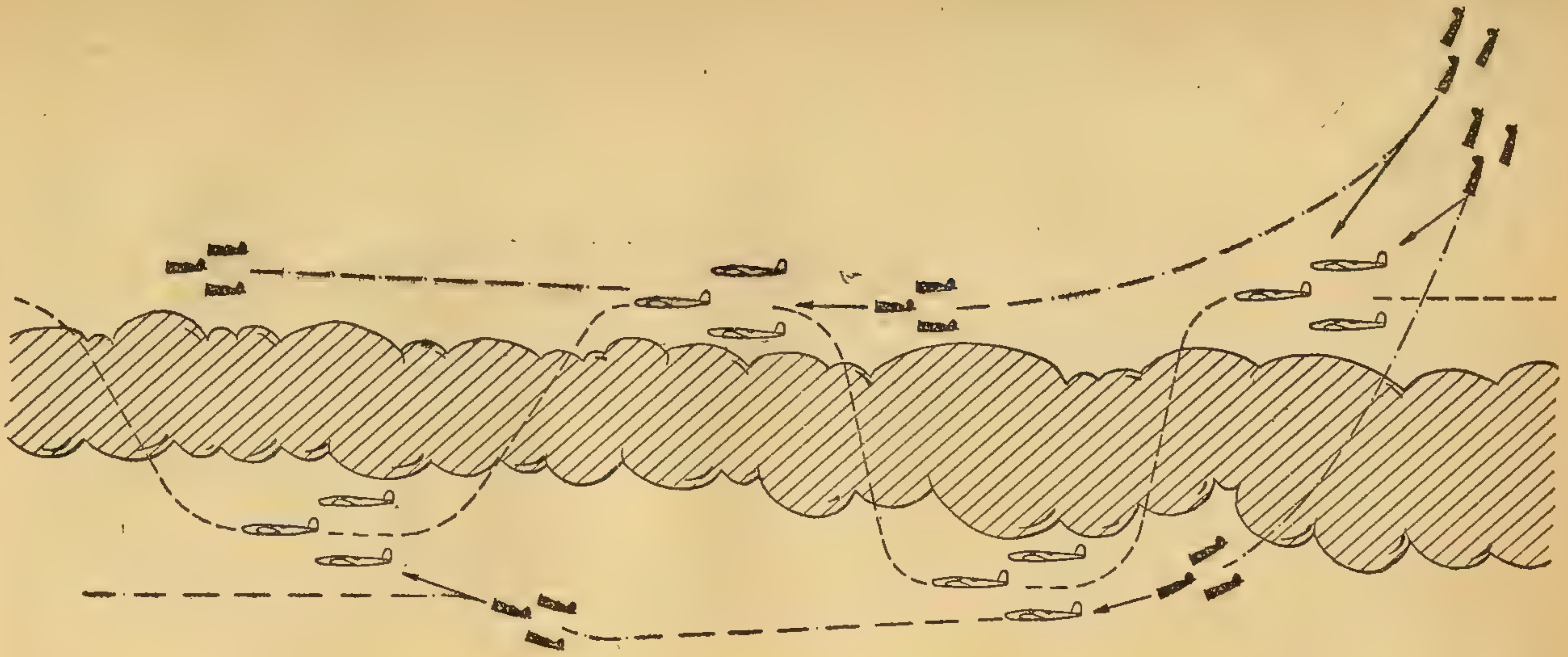

Схема 18. Бой истребителей с бомбардировщиками с использованием тонкого слоя облачности.

Организованный выход из боя осуществляется оттягиванием центра боя на свою территорию, на что противник идет неохотно. Это оттягивание растянутым виражем производится с целью отрыва от самолетов противника, но не одиночными самолетами, а всей группой одновременно. Во время таких виражей подбираются все отставшие отдельные самолеты, которые пристраиваются к общей группе самолетов и уходят вместе с ними.

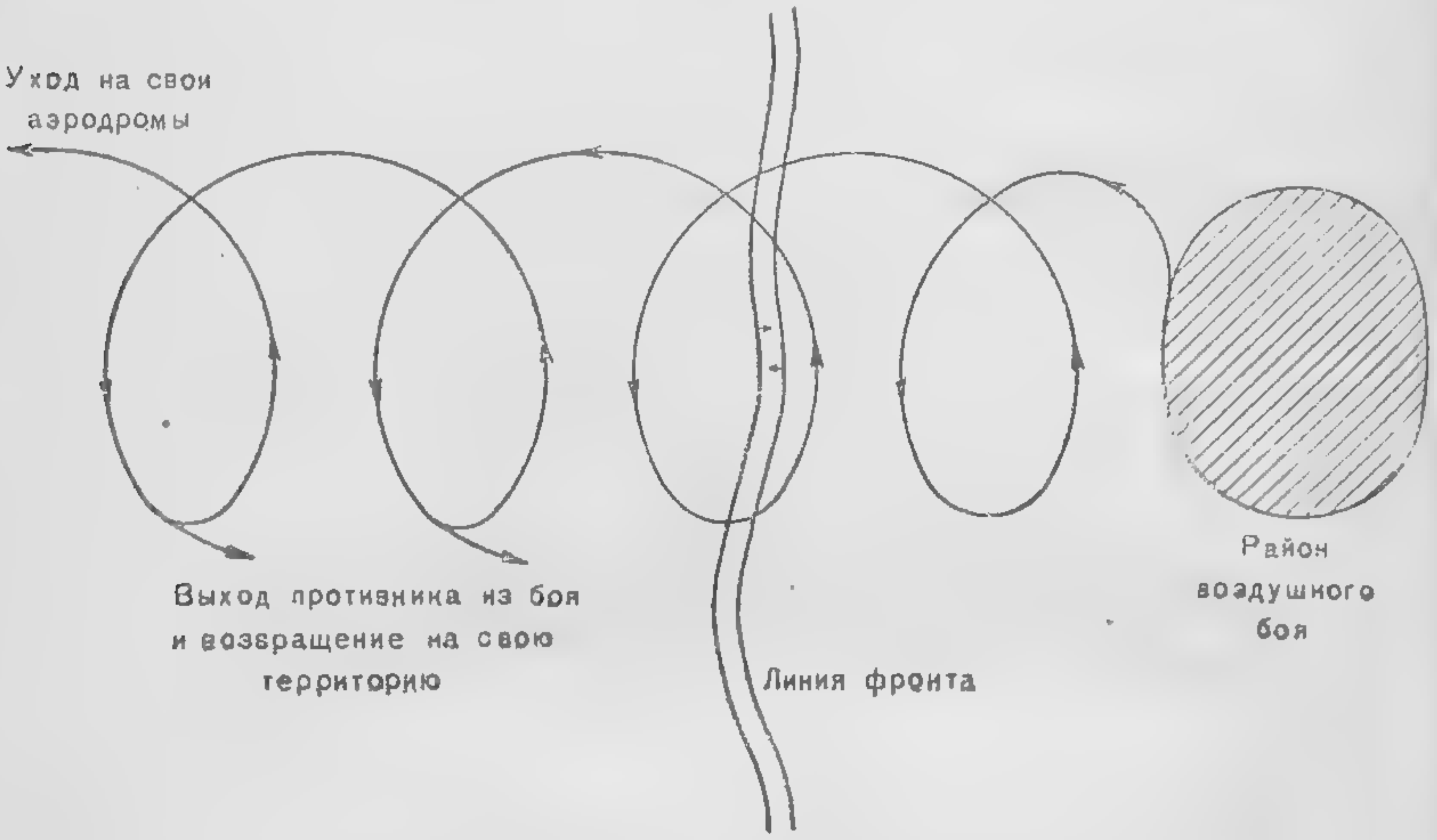

Схема 19. Оттягивание центра воздушного боя для выхода из боя всей группой (при исходе горючего, патронов и т. п.).

Во время воздушных боев часто случалось, что к месту боя подходила новая группа истребителей противника в то время, как горючее и патроны бывали на исходе. Особенно часто это имело место, когда противник в 3—4 раза по численности превосходил республиканцев и имел возможность выслать на фронт группы от 40 до 70 истребителей, эшелонируя их по времени с различными интервалами.

В таких случаях республиканские истребители, израсходовав горючее и патроны на обстрел войск противника и на бой с первой группой истребителей, вынуждены бывали выходить из боя. Выйти из боя в такой обстановке довольно сложно. Если раньше монопланы выходили из боя пикированием — змейкой, а бипланы — виражами со снижением (вследствие чего вся группа рассыпалась и оставались самолеты с плохо работающими моторами или подбитые), то с появлением у противника истребителей типа «Мессершмидт» выйти из боя таким образом стало невозможно. Поэтому в последний период республиканцы, как правило, выходили из боя всей группой (схема 19).

Выход из боя группой с оттягиванием противника на свою территорию дает следующие преимущества :

1. Вся группа сохраняет компактность, причем одни самолеты надежно прикрываются другими.
2. Летчики на самолетах с неисправными или подбитыми моторами прикрыты всей группой.
3. Противник, незаметно для себя оказавшийся на чужой территории, вынужден выходить из боя отдельными самолетами или небольшими группами.
4. Летный состав, находясь над своей территорией, не опасается вынужденной посадки при израсходовании горючего.

12. Преследование противника

Преследование противника после боя или в тех случаях, когда противник уходит, не принимая боя, имеет одну цель — уничтожить его.

Преследуя истребителей, надо твердо помнить, что одному далеко удаляться нельзя. Преследование группой, когда обеспечена поддержка друг другу, должно продолжаться до тех пор, пока противник не будет уничтожен.

Преследуя скоростные самолеты, истребитель должен учитывать также возможный маневр противника и при преследовании не надеяться только на свою скорость.

В марте 1938 г. на Восточном фронте под Леридой группа монопланов, которая следовала к фронту, заметила разведчика противника, идущего в республиканский тыл, намного правее и выше монопланов. Последовал сигнал командира группы, и правая эскадрилья взяла курс прямо на разведчика. Командир группы, ведя вторую эскадрилью, прибавил скорость и пошел на перехват разведчика при его попытке уйти на свою территорию. Разведчик заметил, что с ним сближаются истребители, резко развернулся и с большим снижением стал уходить на свою территорию. Однако, командир группы со второй эскадрильей успел набрать высоту и оказался на пути разведчика. Разведчик попытался уйти пикированием на бреющий полет, но был расстрелян, не успев дойти до линии фронта (схема 20).

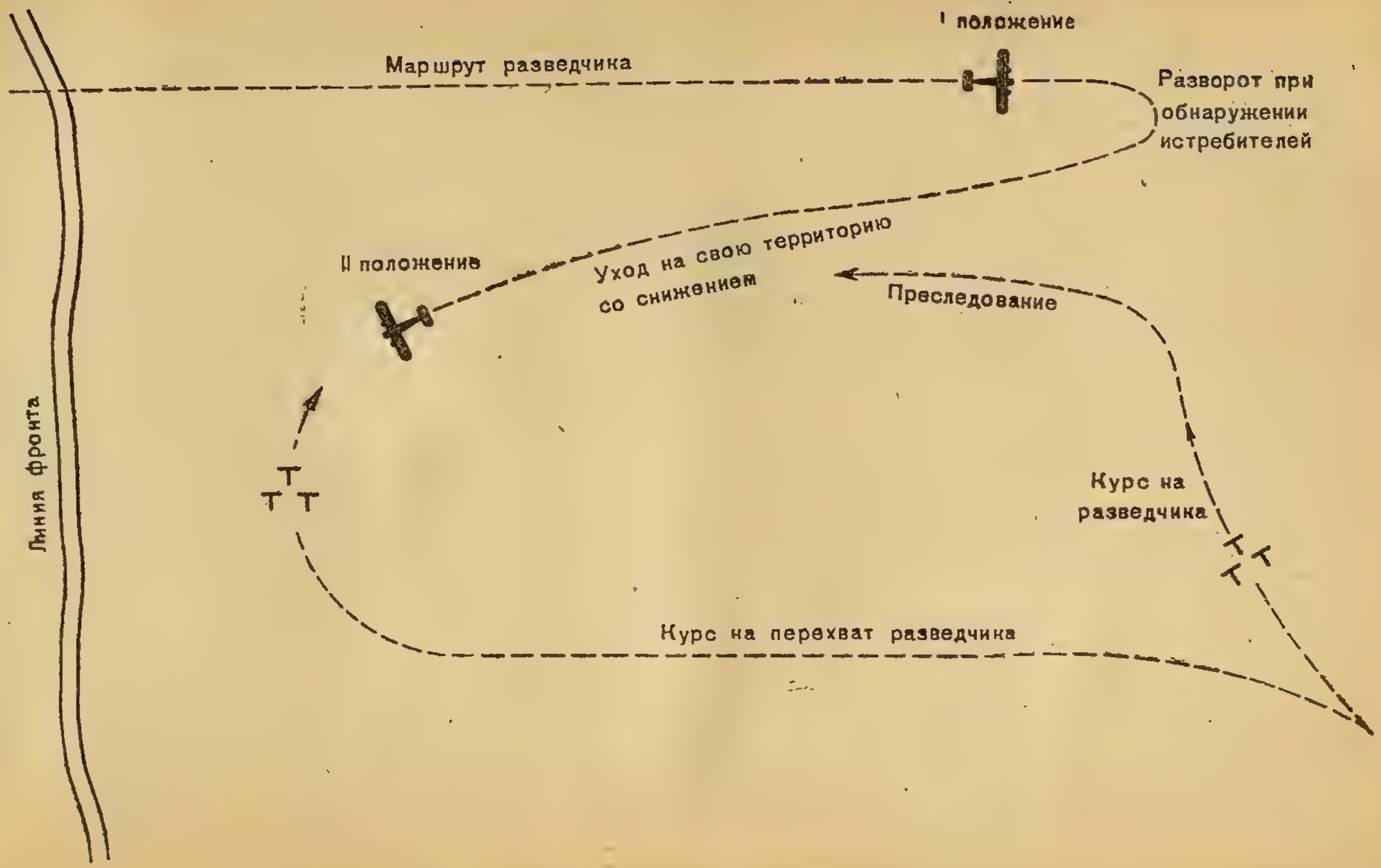
I положение
Маршрут разведчика
Разворот при обнаружении истребителей
II положение
Уход на свою территорию со снижением
Преследование
Курс на разведчика
Линия фронта
Курс на перехват разведчика

Схема 20. Перехват и преследование скоростного самолета-разведчика.

Глава VIII

УСЛОВИЯ БОЕВОЙ РАБОТЫ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

В боевой обстановке от летного состава истребительной авиации требуется большая выносливость. В летние месяцы летчик-истребитель вынужден был быть на аэродроме ежедневно в течение 12—15 часов, из них 5—7 часов непосредственно в самолете. Боевой полет производился на высотах от 4000 до 7000 м на больших скоростях в группе. Резкий маневр в бою вызывает большие перегрузки. Полет продолжался до полного израсходования горючего. Возможность пользования картой сокращается до минимума из-за необходимости все время наблюдать за воздухом. От каждого летчика-истребителя требовалось умение ориентироваться, так как возвращение из боя может происходить по одному.

Боевой опыт показал, что в большинстве случаев в бою пострадавшими оказывались те летчики-истребители, которые пренебрегали правилами, о которых говорилось выше, не были проникнуты духом высочайшей товарищеской солидарности, отрывались от боя, бросая своих товарищей, недостаточно хорошо пилотировали самолет и не умели маневрировать в сложных условиях группового боя. В большинстве случаев эти ошибки были у молодых, еще недостаточно облетанных и обстрелянных летчиков.

Наиболее характерными недостатками молодых летчиков являлись:

1. Плохое пилотирование самолета в бою, что можно об'яснить недостаточным знанием своего самолета, его возможностей в маневре.
2. Быстрая утомляемость в бою из-за отсутствия тренировки в перегрузках.
3. Недостаточная тренировка в полете и бое на больших высотах.
4. Неумение ориентироваться без карты.
5. Отсутствие опыта в посадке на уменьшенных скоростях с боковыми ветрами на площадках малого размера.

РАЗДЕЛ II

ДЕЙСТВИЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ В КИТАЕ

Глава I

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ КИТАЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

1. Общие основания

В начале военных действий в китайской армии имелись малочисленные, разбросанные в разных местах страны истребительные части, которые не были в состоянии вести борьбу против крупных авиационных соединений японской армии.

У китайской авиации были на вооружении старые образцы американских и английских истребителей типа «Хаук» и «Гладиатор». Эти самолеты, имея небольшую горизонтальную скорость и малую скоропод'емность, во многом уступали японским истребителям типа «И-95» и «И-96».

После падения Нанкина истребители были сосредоточены на аэродромах Наньчан и Ханькоу для обеспечения работы бомбардировочной авиации с этих аэродромов. Основной задачей, которая им ставилась, было отражение налетов японской авиации на эти города.

На юге Китая также работала одна истребительная эскадрилья, оборонявшая Кантон и железнодорожные пути от налетов бомбардировщиков.

С декабря по февраль 1938 г. одна эскадрилья, вооруженная скоростными монопланами, выполняла всю работу по обороне Наньчана от налетов японской авиации; часть этих монопланов принимала участие в боях под Нанкином.

Впоследствии, по мере поступления новых самолетов, из этой эскадрильи была создана авиагруппа, которая действовала уже самостоятельной боевой единицей на участке от Ханькоу до Кантона.

Несмотря на свою малочисленность, в первый период эскадрилья, работавшая в Наньчане, участвовала в боях против превосходящих по количеству сил противника и этим обеспечивала возможность базирования своей бомбардировочной авиации на Наньчанском аэродроме.

До боя 22 декабря 1937 г. при налетах на Наньчанский аэродром японские бомбардировщики чувствовали себя, как на полигоне, и делали по 4—5 заходов на бомбометание.

Японские истребители, снижаясь над аэродромом, обстреливали самолеты, стоящие в ремонте

22 декабря, после встречи в упорном бою с китайскими истребителями, японцы изменили свою тактику. Их истребители перестали снижаться ниже 3000 м, а бомбардировщики бросали бомбы с первого захода, как только начиналась первая атака китайских самолетов, и на максимальной скорости уходили от цели.

В боях японских истребителей участвовало всегда больше, чем китайских, поэтому китайские истребители первую атаку производили по бомбардировщикам, заставляя их бросать бомбы на подходе к цели, и только после этого вступали в бой с истребителями. В этих случаях катийские истребители были всегда ниже противника, и бой начинался в невыгодных для китайцев условиях.

Проводился бой отдельными самолетами в виде поединков и продолжался до 20—25 минут. Для китайских истребителей это было невыгодно.

Китайские истребители не имели достаточного количества самолетов для ведения боя с бомбардировщиками и одновременно с истребителями, поэтому с января 1938 г. они начали вести бой только с истребителями противника. Для этого за 25 минут до прихода противника китайские истребители производили взлет и набирали высоту от 6500 до 7000 м. Таким образом при встрече с противником китайские истребители имели преимущество в высоте. Эти бои приносили меньше потерь китайской авиации, и в них крепла молодая китайская истребительная авиация.

Работа на высоте от 6000 до 7000 м без кислородного прибора тяжела для нетренированных летчиков, но при достаточной тренировке можно считать возможным работать без кислорода на высоте до 7000 м.

В начале боя на большой высоте с «И-96» китайскому скоростному моноплану, имевшему невысотный мотор, выгодней было заставить противника снизиться для ведения боя на средних высотах. Для этого завязывалась вертикальная «карусель» на переворотах и петлях «Шовиара», при которых неизбежно теряется высота. Лучшей высотой для боя скоростного моноплана с «И-96» является 3000 м.

Все эти бои характерны рядом поединков, причем летчики, более сильные в технике пилотирования, дерутся упорно и, как правило, побеждают. Летчики, недостаточно натренированные в пилотировании скоростных самолетов, часто прибегают к выходу из боя.

С приобретением боевого навыка китайские летчики поняли значение взаимопомощи и в последующих боях по возможности держались в группе.

9 января противник в составе 18 бомбардировщиков и 21 истребителя произвел налет на Наньчанский аэродром с целью уничтожения материальной части.

Китайские самолеты, находящиеся на аэродроме, были своевременно выведены из-под удара.

11 китайских истребителей поднялись в воздух за 25 минут до прихода противника и, набрав высоту 7000 м, стали ходить недалеко от аэродрома со стороны солнца.

Бомбардировщики пришли на высоте 3300 м, истребители пришли тремя группами, по 7 самолетов в каждой, и шли выше бомбардировщиков, эшелонированно по высотам. Верхняя группа шла на высоте 6000 м.

Китайские истребители сначала обнаружили разрывы бомб на аэродроме и только после этого отыскали в воздухе самолеты противника.

Не теряя высоты, 11 китайских истребителей следовали по пятам за японской группой.

Отойдя от аэродрома на удаление до 50 км, японские истребители начали снижаться и вышли впереди бомбардировщиков, оголив этим их хвост. С этого момента китайские истребители пошли на сближение с противником и в 100 км от аэродрома атаковали заднюю «девятку» бомбардировщиков (схема 21). Всего было произведено 4 атаки, в результате которых удалось сбить одного бомбардировщика. Если бы у китайских истребителей были в то время зажигательные пули, то бой дал бы лучшие результаты, так как нападение для японцев было неожиданным.

В первых боях китайские летчики-истребители плохо знали качество самолетов «И-96» и неправильно применяли маневр своего скоростного истребителя: пытались входить с «И-96» в бой на виражах, злоупотребляли переворотами,

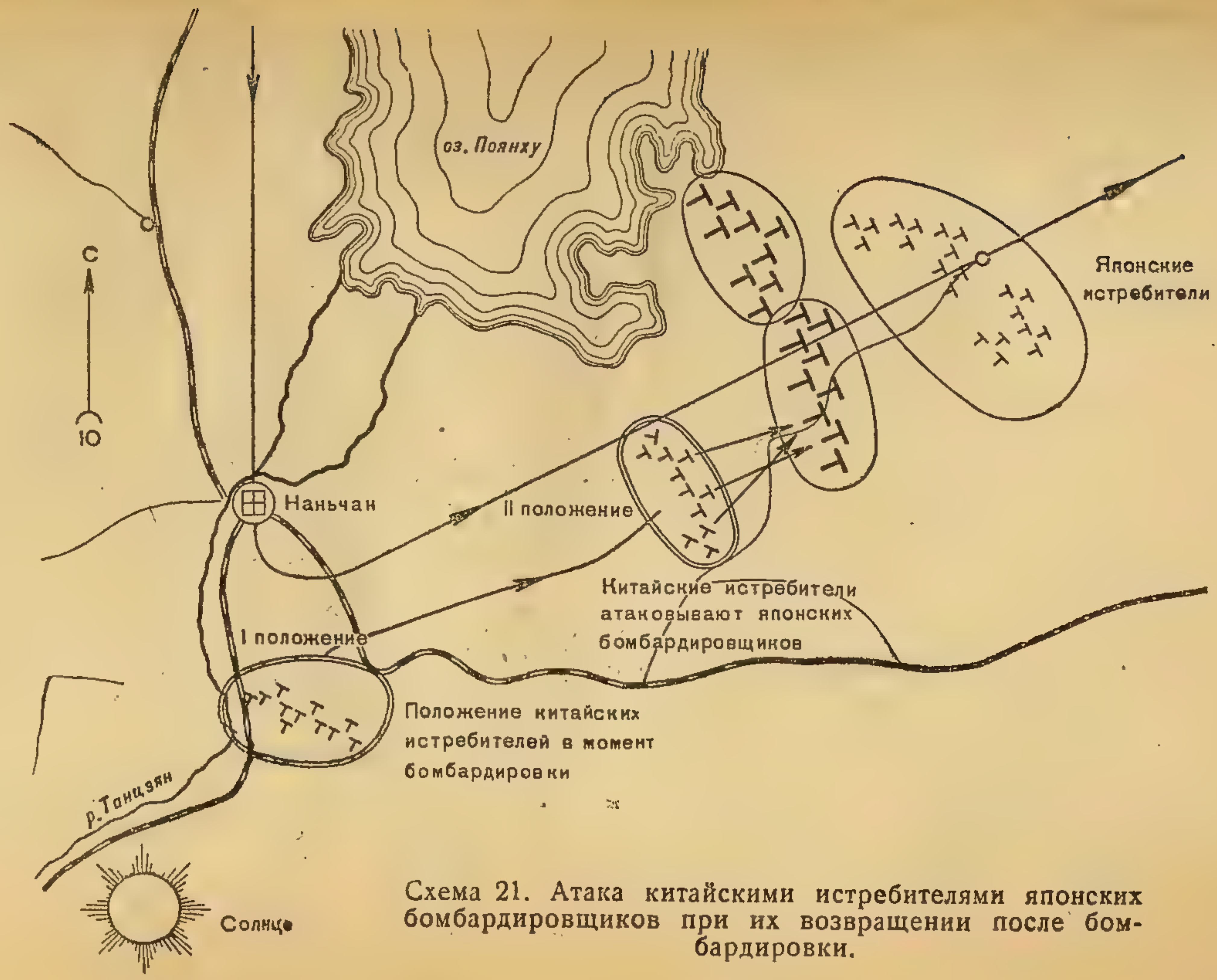
оз. Поянху
С
Ю
Наньчан
II положение
I положение
Японские истребители
Китайские истребители атаковывают японских бомбардировщиков
Положение китайских истребителей в момент бомбардировки
р. Танцзян
Солнце

Схема 21. Атака китайскими истребителями японских бомбардировщиков при их возвращении после бомбардировки.

быстро теряли высоту, в процессе боя теряли скорость и для набора скорости прибегали к перевороту. Зафиксированы два случая, когда в бою на низкой высоте летчики с переворота врезались в землю, не имея ни одной пробоины в самолете.

В индивидуальном бою скоростного моноплана с японским «И-96» один-на-один нужно как можно эффективней использовывать скоростные качества самолета, никогда не забывая о них.

На основании этого первая атака, откуда бы она ни была направлена, должна производиться на повышенной скорости (не меньше чем 300 км/час), и затем эта скорость должна быть использована для занятия исходного положения для повторной атаки.

Какой маневр применять для повторной атаки? Это зависит от положения самолета противника. Летчик-истребитель, атакующий противника, еще до выхода из атаки, учитывая положение самолета противника, принимает решение для своего маневра (уйти ли ему вверх, с разворотом влево или вправо, или вниз, с последующим заходом уже снизу).

На выбор маневра для выхода из атаки будет влиять также наличие других самолетов, находящихся вблизи.

Летчик-истребитель в этом случае похож на вратаря футбольной команды, принимающего мяч в воротах, который до удара по мячу угадывает направление полета мяча, так как следит за ногой игрока. Летчик, следя за самолетом противника до выхода из атаки, должен ясно себе представить, какой маневр может сделать противник для выхода из положения, в котором он был в момент атаки, и уже на основании этого произвести соответствующий маневр.

Только при встречных атаках летчик должен принимать самостоятельное решение о маневре с одной целью — как можно скорее опять увидеть самолет противника после первой атаки.

При выходе из встречной атаки самолет противника на некоторое время теряется из виду больше, чем в других случаях, поэтому тот, кто скорей увидит противника, сможет более удачно перейти во вторую атаку. Это не означает, что сразу же надо делать разворот на 180°, для скоростного моноплана это будет невыгодно.

Летчик-истребитель, летающий на скоростном моноплане, должен уметь стрелять, быстро прицеливаясь, как говорят охотники, «на вскидку».

Летчик, отлично овладевший техникой пилотирования на скоростном моноплане, в процессе боя с «И-96» может свободно зайти сзади противника на небольшой скорости. От летчика требуется большое умение задерживаться в этом положении любыми способами: или убирая полностью газ, или, наоборот, давая полный газ, находясь во втором режиме полета. Для этого маневра летчику приходится все время работать сектором газа и очень трудно выбрать момент для перенесения левой руки на гашетку пулеметов. Вот почему появляется необходимость в спусках пулеметов, дающих возможность без всяких усилий открывать огонь одной рукой.

В феврале 1938 г. китайское командование закупило новые самолеты типа биплан, которыми были пополнены две истребительные группы в Наньчане и Ханькоу. В состав истребительных групп входили самолеты типа моноплан и биплан. С увеличением группы и с наличием в ней двух типов истребителей резко изменился характер боев.

Второй период боевой работы — это по существу начало групповых воздушных боев. В отдельных боях участвовало в общей сложности одновременно более 100 самолетов.

При взаимодействии монопланов и бипланов в воздушном бою потребовалось в процессе боевой работы изменить тактику действия истребительной группы.

В первых крупных боях над Наньчаном и Ханькоу истребительная группа (одна эскадрилья монопланов и две эскадрильи бипланов) действовала следующим образом.

Эскадрилье монопланов ставилась задача атаковать тяжелые бомбардировщики с целью привлечь к себе истребителей и вместе с эскадрильями бипланов продолжать бой только с истребителями противника. Двум эскадрильям бипланов ставилась задача ведения боя только с истребителями противника.

Практически это проводилось следующим порядком.

По боевой тревоге в воздух поднимались все три эскадрильи и принимали боевой порядок.

Эскадрилья монопланов в строю по звеньям на высоте 4000 м ходила по кругу и следила за указанием стрелы с командного пункта. Эскадрильи бипланов ходили в ожидании противника с превышением: одна — на 1000 м, другая — на 2000 м.

В момент прихода противника эскадрилья монопланов переходила в атаку на бомбардировщиков сверху. После атаки самолеты уходили с набором высоты и вступали в бой, помогая уже дерущимся бипланам.

Количество истребителей с обеих сторон в этих боях было примерно равно, поэтому продолжение боя с бомбардировщиками сильно осложнило бы бой эскадрилий бипланов.

Первый бой 25 февраля над Наньчаном показал значение взаимодействия этих двух типов истребителей. Весь бой проходил в двух группах, находящихся на расстоянии 4—5 км одна от другой. В каждой группе находилось более 30 самолетов. Бой продолжался 17 минут. На пятой минуте боя от группы отделялось по 2—3 самолета, преследовавших уходящие самолеты противника, группа растягивалась, распадаясь на небольшие группки, и вела бой в разных районах и на разных высотах.

Групповой бой характерен рядом эпизодов, которые не поддаются учету, рядом острых моментов, когда летчику трудно определить в бою цель для себя.

Бипланы в бою с «И-96» обыкновенно создавали или горизонтальную «карусель» — на виражах, или вертикальную — на боевых разворотах и ранверсманах. Монопланы, атакуя с внешней стороны, вынуждали противника выходить из боя, но «И-96», который имеет меньшую скорость, чем скоростной моноплан, легко настигался ими.

В этом первом крупном групповом бою имелись ошибки. Летчики, не имевшие вначале опыта в таких боях, мешали друг другу, так как атаковывали одновременно вдвоем один самолет противника.

Японские летчики вступали в бой тогда, когда на их стороне было явное преимущество в отношении количества; встретившись с равным по силе противником, они по-одиночке выходили из боя; одни уходили крутым пикированием до бреющего полета, а другие, пользуясь облачностью, — на высоту.

Подобные бои только с истребителями противника не решали основной задачи, поставленной китайским истребителям; бомбардировщики противника уходили все же без потерь.

Для решения этой задачи две группы, «наньчанская» и «ханькоуская», были сведены в одну.

Эта группа, базируясь на аэродромы Наньчан и Ханькоу, готовилась к отражению подготавливаемого налета нанкинской авиагруппы противника.

В группе были выделены две эскадрильи, предназначенные специально для боя только с бомбардировщиками противника. Остальные эскадрильи предназначались только для боя с истребителями.

Вся группа размещалась в воздухе в следующем боевом порядке.

Нижний, первый эшелон, предназначенный для боя с бомбардировщиками, находился на высоте 4000—4500 м, он состоял только из самолетов типа моноплан. Верхний, второй эшелон, занимал боевую высоту от 5500 до 6500 м. Результат об'единения истребительных групп не замедлил сказаться в бою 29.4. 1938 г.

При подходе противника к цели две китайские эскадрильи, находившиеся на высоте 5500 м и в стороне от группы, первыми вступили в бой с истребителями противника, которые шли сзади бомбардировщиков на расстоянии 3—5 км, и, связав их боем, окончательно оторвали от бомбардировщиков.

Над целью бомбардировщиков атаковали поочередно четыре китайские эскадрильи.

При атаке первой эскадрильи загорелся флагманский корабль. При атаке второй и третьей эскадрилий загорелись еще два ведущих корабля. С этого и начался разгром нанкинской группы противника. Тяжелые корабли с разворотом, со снижением, на полной скорости начали уходить, ломая строй. Их преследовали и уничтожали китайские истребители. Атаки тяжелых кораблей истребители производили с разных сторон.

Первая атака производилась сверху, последующие — снизу. Бомбардировщики вели огонь из турельных пулеметов только из верхних задних кабин. Огня вниз и вперед не было замечено.

К следующему налету японцев истребительная группа несколько изменила боевой порядок и увеличила боевую высоту до 6500 м. Скоростные монопланы были разделены поровну между 1-м и 2-м эшелонами (схема 22, см. в конце книги).

Изменение боевого порядка было вызвано тем, что противник готовил налет с выбрасыванием вперед группы истребителей, поэтому необходимо было усилить верхний эшелон скоростными монопланами, разместив их выше бипланов.

Такое размещение дало возможность истребительной группе работать более компактно, не рассыпаясь. Скоростным монопланам, имеющим большую скорость, чем бипланы, было легче перехватить японских истребителей при их атаке нижнего эшелона.

В нижнем эшелоне монопланы, находясь также выше бипланов, лучше поддержат атаку тяжелых бомбардировщиков, не отстанут от бипланов и прикроют их выход из атаки.

В том случае, когда бипланы были размещены выше монопланов, они отставали в начале атаки от монопланов, и атака замедлялась. В основном принцип такого построения сводится к следующему: если в группе находятся два типа самолетов, имеющих различную скорость, но обязанных выполнять одну задачу, то лучше обязать самолеты, имеющие большую скорость, действовать в зависимости от действий самолетов, имеющих меньшую скорость, в противном случае группа рассыпется.

Результаты боя 31 мая подтвердили выгодность такого размещения. Китайские летчики, не потеряв ни одного человека, сбили 8 японских истребителей.

Следующие бои истребительной группы были в районе Наньчана.

Эти бои также представляют интерес в смысле организации противодействия новой японской тактике. В районе Наньчана были только две запасные площадки: одна в 50 км и вторая в 85 км. Этими площадками и пользовались истребители. При налете противника несколькими волнами, с интервалом в 20 минут, работа с одного аэродрома была невозможна. С занятием Цзюцзяна на р. Янцзы сократилось количество постов ВНОС.

Первые сведения о готовящемся налете поступали от постов ВНОС в Наньчан не раньше чем за 15 минут до налета. Ясно, что за это время вылететь и набрать высоту 6000 м истребители не имели возможности. Поэтому после первых боев в Наньчане они были перебазированы для работы с запасных площадок. Связь между площадками осуществлялась по одному телефонному проводу, который часто рвался, в силу чего руководить истребительной группой было затруднительно. Несмотря на это, китайские истребители успешно справились со своей новой задачей и 26 июня блестяще отразили тройной налет противника; было сбито 7 неприятельских самолетов, китайцы потеряли только одного летчика.

Бой 4 июля, несмотря на то, что китайских истребителей было больше, чем японских, был менее успешен, так как истребительная группа не успела собраться и набрать боевую высоту и поэтому вынуждена была принять бой разрозненными подразделениями.

В китайских условиях, при недостаточных средствах оповещения и связи, было сложно и опасно держать истребителей на небольшом удалении от линии фронта, поэтому, в целях сохранения сил истребительной авиации от налетов противника на основные базы, китайское командование отвело истребителей дальше от линии фронта.

2. Ночные действия истребителей

Японская авиация в Китае действовала только в лунные ночи.

Особо интересными были действия японцев в марте и апреле 1938 г. Об'ектом ночных налетов, как правило, служили крупные аэродромы Ханькоу и Наньчана.

В одну ночь приходило 3—4 эшелона японских бомбардировщиков, по 3—6 самолетов в эшелоне.

16.3.38 г. звено японских бомбардировщиков в первом налете сбросило половину своих бомб, через 20 мин. возвратилось вторично и сбросило остальные бомбы. При отсутствии китайских истребителей бомбардировщики делали над целью по 2—3 захода.

Высота полета японских самолетов ночью была обычно 3000—3500 м.

Для противодействия ночным налетам китайское командование в начале войны прибегало только к светомаскировке (везде гасился свет, и материальная часть рассредоточивалась по аэродрому).

С февраля 1939 г. были установлены зенитная артиллерия и прожекторы в районе аэродрома. После этого ночью начала действовать и истребительная авиация.

Малое количество прожекторов, недостаточно умелое их расположение и слабая подготовка обслуживающего состава не могли содействовать истребителям, действовавшим ночью.

Прожекторы располагались вокруг обороняемого об'екта на удалении от 3 до 5 км. Таким образом, самолеты против-

6*

ника попадали в лучи, будучи уже над целью, не более чем на 1 минуту.

Действия японских бомбардировщиков ночью отличались следующим: они никогда не приходили на цель прямо с маршрута. Во всех налетах до прихода на цель они по нескольку раз меняли направление полета, будучи в 100 км от цели.

При попадании в лучи прожектора над целью японские бомбардировщики давали полный газ и уходили со снижением на полной скорости.

На рабочей площади аэродромов, подвергавшихся налету, оставались лишь самолеты летчиков-истребителей, летающих ночью. Остальная материальная часть еще днем перебазировывалась на запасные площадки, или рассредоточивалась по окраинам аэродрома.

Китайские истребители вылетали группой в три самолета, причем каждый самолет патрулировал в своей зоне, эшелонируясь на высоте.

В первых двух ночных боях выявилась основная ошибка в действиях китайских летчиков: летчики открывали огонь трассирующими пулями с больших дистанций, чем демаскировали себя и вызывали ответный огонь всех турельных пулеметов противника. В дальнейшем была принята следующая установка: летчик имеет право открывать огонь не дальше 100 м от самолета противника.

Следующий бой дал хороший результат. Одному летчику, через зону которого проходили бомбардировщики, удалось незамеченным подойти вплотную к бомбардировщику и расстрелять его. Другой летчик, будучи в соседней зоне, атаковал японский самолет сверху под 45°. Третьему летчику, патрулировавшему в крайней зоне, не удалось сделать ни одной атаки.

Для ночного воздушного боя истребителей необходима поддержка со стороны прожекторов, которые должны полностью обеспечивать освещение всех направлений к цели. Невыгодно располагать прожекторы вокруг цели. Лучшим способом расположения прожекторов для работы с истребителями является «кустовой».

При таком расположении, откуда бы ни летел противник, он будет проходить в лучах прожекторов, от «куста» к «кусту».

Обращает на себя внимание одна особенность в действиях японских бомбардировщиков при попадании в лучи прожектора.

Как только самолеты освещаются лучами, сейчас же все стрелки открывают огонь из турельных пулеметов и бросают осветительные ракеты, освещая пространство вокруг самолетов. Огонь с турельных пулеметов ведется во всех направлениях, вокруг самолетов создается завеса из светящихся пуль.

Завеса огня, создаваемая вокруг самолетов в разных направлениях, сильно затрудняет подход истребителей, а бомбардировщики, уже попавшие в лучи прожекторов, не заботятся о своей маскировке и все внимание уделяют отражению атак истребителей.

3. Пользование парашютом в боевых условиях

В войне в Китае проверены качества современного парашюта и умение пользоваться им. Можно сделать вывод, что парашют отвечает всем требованиям, которые к нему пред'являются. При умелом пользовании он действует безотказно.

Летчики-истребители благополучно приземлялись с парашютом. Они прыгали днем и ночью, как с биплана, так и с моноплана, выбрасывались с горящих самолетов и с самолетов, у которых было повреждено управление.

Прыжки производились с разных высот — от 5000 до 150 м. Имели место прыжки с посадкой в воду.

Можно привести следующие примеры:

У китайского летчика-истребителя загорелся в бою самолет на высоте 1200 м, летчик был ранен двумя пулями. Он спокойно поставил самолет на левое крыло, уперся ногой в сиденье и, не открывая дверцы кабины, выбросился и благополучно приземлился.

У второго летчика, на моноплане, в бою было перебито управление разрывом снаряда зенитной артиллерии. Оттолкнувшись от самолета, летчик благополучно отделился и спустился на землю.

Один из летчиков выбросился с горевшего биплана на высоте более 5000 м, в тот момент, когда бой шел в нескольких группах на высоте от 6000 до 2500 м. Несмотря на затяжной прыжок, он оказался в самом центре боя и попал под обстрел японских истребителей. Увидев это, два китайских истребителя проводили его до земли, прикрыв от атакующих истребителей.

При посадке в воду парашютист затрачивал много времени на освобождение от подвесной системы парашюта, что приводило к неблагополучному исходу.

Каждый летчик-истребитель должен тренироваться в прыжках с больших высот, на которых происходит современный бой. Крайне необходимо овладеть искусством затяжного прыжка, чтобы, выбросившись с парашютом, раскрыть его вне сферы боя и таким образом избежать расстрела истребителями противника.

Летчик, хорошо овладевший прыжками с парашютом, уверенно чувствует себя в бою.

У парашютов необходимо сделать более мягкие лямки (это необходимо при затяжных прыжках) и, кроме того, устроить так подвесную систему, чтобы парашютист мо быстро освобождаться от нее при прыжке в воду.

Глава II

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЯПОНСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Боевая работа японских истребителей разделялась на три вида:

а) оборона своих аэродромов от налета китайских бомбардировщиков;

б) сопровождение бомбардировщиков в глубокий тыл;

в) взаимодействие с наземными войсками.

1. Оборона своих аэродромов

Для обороны своих аэродромов и авиабаз использовались истребительные самолеты типа «И-95» и «И-96». На аэродромах, расположенных близко от линии фронта, как правило, постоянно дежурит не более 15 самолетов. Для выполнения операции на этих аэродромах сосредоточивалось до 50 и более самолетов.

По тревоге истребители вылетают по-одиночке и, собравшись звеном (2—3 самолета), набирают высоту.

При налетах китайских бомбардировщиков на японские передовые аэродромы в воздухе часто встречались японские истребители, не успевшие набрать достаточной высоты; также были видны взлетающие с аэродрома самолеты.

В тех случаях, когда на этих аэродромах сосредоточивается много самолетов или на них садятся бомбардировщики для дозарядки, 6—9 истребителей несут дежурство в воздухе.

Встретившись с китайскими бомбардировщиками, японские истребители, как правило, стремились атаковать их сверху. Однако «И-96» не могли догнать скоростных китайских бомбардировщиков и, если им удавалось быть выше, производили одну атаку и затем долго гнались за уходящим самолетом, стреляя с больших дистанций. Наблюдалось преследование китайских самолетов японскими истребителями за линию фронта на 100 км.

Днем японский летный состав находится на аэродромах, сидит все время в самолетах, технический же состав находится в постоянной готовности к запуску моторов (запуск производится механическим раскручиванием эклепса).

Питается летный состав только сухой пищей, галетами и консервами. Горячую пищу из местных продуктов не готовят из боязни возникновения эпидемий.

На ночь летный состав располагается в городе, в специально отведенном для этого и охраняемом помещении.

Самолеты выводятся за границу аэродрома по специально устроенным дорожкам.

2. Сопровождение бомбардировщиков

При налетах на китайские базы Ханькоу и Наньчан японских бомбардировщиков всегда сопровождали истребители.

Расстояние от ближайшего аэродрома до об'ектов налета — 420 км; таким образом истребителю надо покрыть около 900 км пути, некоторое время находиться над целью и вести воздушный бой.

Для полетов «И-96» на такое расстояние использовались подвесные бензобаки емкостью в 157 л. Полет продолжался около 4—5 часов. Перед приходом на цель подвесной бак сбрасывался летчиком.

Для сопровождения бомбардировщиков истребители вылетали с аэродрома Уху и в момент прохода бомбардировщиков над аэродромом пристраивались к ним. Бомбардировщики взлетали с аэродромов Нанкина.

В первых налетах на Наньчан для сопровождения 9 бомбардировщиков использовалось 15—18 истребителей.

В последующих налетах (в февраля 1938 г.) количество истребителей возросло.

25.2 1938 г. в налете на Наньчан участвовало 33 бомбардировщика, сопровождаемых 23 истребителями.

29.4 1938 г. в налете на Ханькоу участвовало 18 бомбардировщиков и 25 истребителей.

При налете 31.5 на Ханькоу — 39 истребителей.

По маршруту полета истребители летят с небольшим превышением над бомбардировщиками, при подходе к цели, за 100—150 км до нее, они занимают боевую высоту.

Как правило, превышение истребителей над бомбардировщиками перед выходом на цель в 2000 м японцами считается минимальным, допускается и большее превышение (схема 23, см. в конце книги). Чаще всего истребители летят разрозненными группами, по 7 самолетов. Командир истребительной группы со звеном всегда находится выше и позади строя и, как правило, в бой не вступает (вступает в бой только в исключительных случаях).

Строй японских истребителей нестандартный и характерен большими дистанциями и интервалами между самолетами.

До поражения в воздушном бою над Ханькоу 29 апреля японские истребители, сопровождая бомбардировщиков, всегда летели выше и позади их (схема 24, см. в конце книги). При таком сопровождении они не могли защитить своих бомбардировщиков от первой атаки китайских истребителей.

При заходе на цель бомбардировщиков, японские истребители, оставаясь на высоте, выжидают, когда китайские истребители начнут атаку бомбардировщиков. В момент выхода китайских самолетов из первой атаки японские истребители бросаются на них сверху. В современном японском уставе истребительной авиации эта тактика выражена так: «...истребители при сопровождении бомбардировщиков должны лететь на недосягаемой высоте, подходить к цели со стороны солнца и, заметив противника, как коршуны, бросаться вниз и уничтожать врага».

В налете на Ханькоу 29.4 виновниками потери 8 японских бомбардировщиков как раз и явились эти «коршуны», которые, будучи на «недосягаемой» высоте, совершенно безнаказанно дали расстрелять своих бомбардировщиков, которых они должны были защищать. Одна эскадрилья китайских истребителей связала их боем на высоте 6000 м, а три эскадрильи на высоте 4000 м били бомбардировщиков (схема 25, см. в конце книги).

После ряда неудачных налетов, приведших к полному уничтожению нанкинской группы, в составе руководства японской авиации в Китае были проведены организационные изменения, что сказалось на методах использования истребителей сопровождения. Уже 31.5 при налете на Ханькоу японские истребители шли впереди группы для того, чтобы расчистить путь для бомбардировщиков.

Этот налет также не принес успеха японцам, так как бомбардировщики, намного отстав от истребителей, не решились одни продолжать полет к цели и вернулись, не дойдя до Ханькоу 75 км (схема 26). Истребители на подходе к цели были встречены китайскими истребителями и, потеряв 9 самолетов в бою, по-одиночке бежали обратно. Китайские истребители потеряли один самолет, летчик которого спасся, спустившись на парашюте.

К последующим налетам японская авиация готовилась целый месяц.

На аэродромах Нанкина и Уху сосредоточивались новые крупные авиачасти.

Уже 8.7 китайское командование имело сведения о сосредоточении в этом районе до 180 самолетов, предназначенных для налетов на Наньчан и Ханькоу. В район Аньцина по р. Янцзы подошли авиаматки.

Налет на Наньчан 26.7 был организован с учетом ошибок прошлых налетов, приводивших к большим потерям.

В 11.30 было известно из донесения постов ВНОС о налете трех групп противника, идущих на расстоянии в 50—60 км друг от друга. В 12.20 к Наньчану вышли 4 истребителя противника, которые были встречены 6—10 китайскими истребителями. В результате боя были сбиты 2 японских истребителя, остальным двум удалось уйти в облака.

Для встречи второй японской группы, шедшей в составе 22 истребителей, с Наньчанского аэродрома поднялись все истребители, и часть их вступила в бой, встретив противника в 20 км от Наньчана. Большая часть китайских самолетов в бой не вступала ввиду ухудшения метеорологических условий (дождь закрыл аэродром и город).

Через 40 минут погода улучшилась, и у Наньчана над разорванными облаками появилось звено бомбардировщиков противника в сопровождении 8 истребителей, которые вступили в бой с китайскими самолетами.

Бомбардировщикам все же удалось сбросить бомбы на аэродром, не причинив никакого вреда. На этот раз истребители шли с небольшим превышением над бомбардировщиками и сумели принять на себя атаки китайских истребителей.

Несмотря на то, что в этом бою японцы потеряли 7 самолетов, а китайцы только 2, эта тактика обеспечения истребителями налета бомбардировщиков заслуживает внимания.

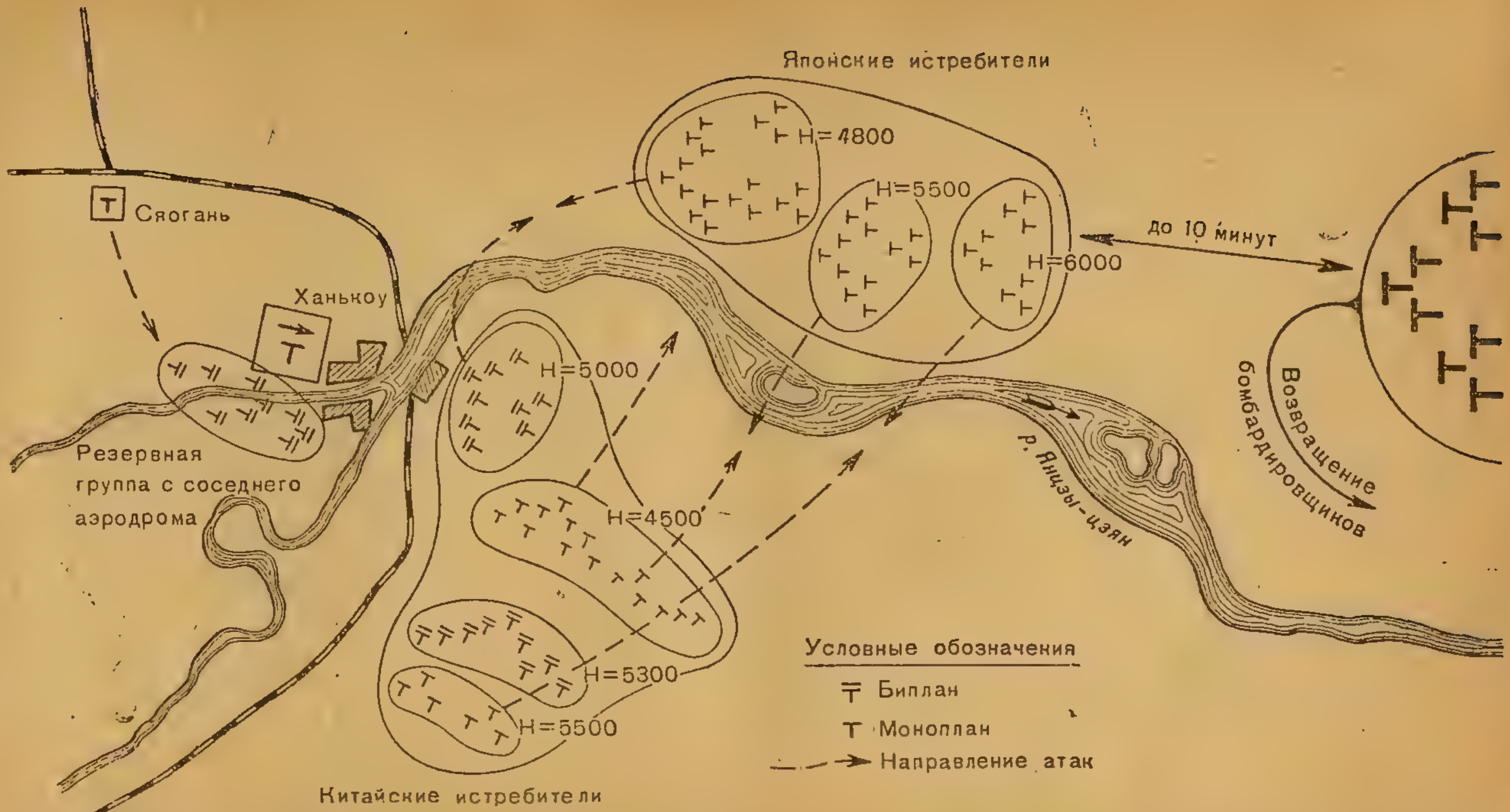
Японские истребители
H=4800
H=5500
H=6000
до 10 минут
Возвращение бомбардировщиков
Сяогань
Ханькоу
Резервная группа с соседнего аэродрома
H=5000
H=4500
H=5300
H=5500
р. Янцзы-цзян
Условные обозначения
Биплан
Моноплан
Направление атак
Китайские истребители

Схема 26. Боевой порядок китайских истребительных эскадрилий в период сближения с противником (дистанция между эскадрильями 3—5 км).

Для отражения подобного налета необходимы хорошая сеть запасных аэродромов, четко налаженная связь с командным пунктом, откуда была бы возможность вызова истребителей по частям, и большое количество самолетов.

Выдержать одним и тем же силам три боя подряд и потом отразить налет бомбардировщиков, не имея свежих резервов, трудно.

4.7 японцы предприняли второй налет на Наньчан, применяя эту же тактику. Этот налет был для них более удачен; в нем участвовало 26 бомбардировщиков и 27 истребителей.

В последующих налетах на Ханькоу японцы все время придерживались этой тактики — выбрасывали вперед истребителей.

После боя японские истребители возвращались обычно одиночками или парами и редко собирались в большем количестве. Уходили, как правило, по компасу через горы, где менее вероятна встреча с китайскими истребителями.

В этом районе общая ориентировка хорошая благодаря такому ориентиру, как р. Янцзы, но все же от летчиков требуются умение хорошо ориентироваться и вести самолет по компасу в длительном полете.

3. Взаимодействие с наземными войсками

Для лучшего взаимодействия с наземными войсками был создан штаб ВВС, который был расположен в Наньюань (вблизи от г. Бэйпиня).

Штабу ВВС подчиняются 4 авиагруппы и отдельный специальный полк. Штаб ВВС занимается разработкой операций по взаимодействию с наземными войсками.

Заслуживает особого внимания операция на р. Янцзы, где авиация выполняла задачу обеспечения высадки десанта.

Для проведения этой операции на аэродромах Нанкина, Уху и Аньцин и на авиаматках было сосредоточено более 400 самолетов, из которых 250 истребителей было типа «И-96» и «И-95».

В течение нескольких дней японская авиация действовала по китайским войскам, оборонявшим берег реки. Для борьбы с китайскими бомбардировщиками, успешно действовавшими по кораблям на р. Янцзы, в воздухе с рассвета до наступления темноты патрулировали истребители в составе не менее 15 самолетов.

Находясь на высоте от 6000 до 7000 м, истребители поджидали китайских бомбардировщиков. Если им не удавалось атаковать бомбардировщиков над целью, так как бомбардировщики проходили на высоте больше 7000 м, они шли на перехват. Были случаи, когда японские истребители атаковали китайских бомбардировщиков в 100 км от цели.

Отмечен один случай, когда на китайских бомбардировщиков напали японские истребители (в 75 км от Ханькоу) в момент снижения их с боевой высоты. К таким действиям японцы вынуждены были прибегать в силу того, что китайские бомбардировщики на высоте больше 7000—8000 м были неуязвимы, а японцы, повидимому, не имели специального высотного оборудования.

Можно предполагать, что японские истребители, преследуя китайских бомбардировщиков, шли ниже их и выжидали их снижения, после чего атаковывали их.

Таким образом, не имея постов ВНОС, кроме кораблей на р. Янцзы, японцы прикрывали высадку войскового десанта истребителями, непрерывно дежурившими в воздухе до закрепления пехоты на занятых рубежах.

В этой же операции авиация использовывалась для подавления артиллерии.

В июле в районе Цзюцзяна, в момент артиллерийского обстрела кораблей, появился японский разведчик, который фотографировал район расположения батарей, определяя его по орудийным вспышкам. На другой день рано утром прилетели восемь легких бомбардировщиков, которые быстро нашли батареи и бомбометанием с пикирования вывели из строя несколько орудий.

Из-за непрерывного нахождения в воздухе самолетов противника в месте высадки десанта сильно понизилась боеспособность китайских солдат. Бомбометание с пикирования и обстрел пулеметным огнем буквально деморализовали солдат.

Авиация сыграла решающую роль в столь быстром продвижении японцев по р. Янцзы и в захвате Цзюцзяна.

Японские истребители типа «И-95» всегда использовывались на линии фронта для поражения целей пулеметным огнем и легкими бомбами.

«И-96» действовали по наземным целям только в случае налета на китайские аэродромы. С низких высот истребители пикировали, чтобы поджечь материальную часть, оставшуюся на аэродроме, что им иногда удавалось сделать.

2748

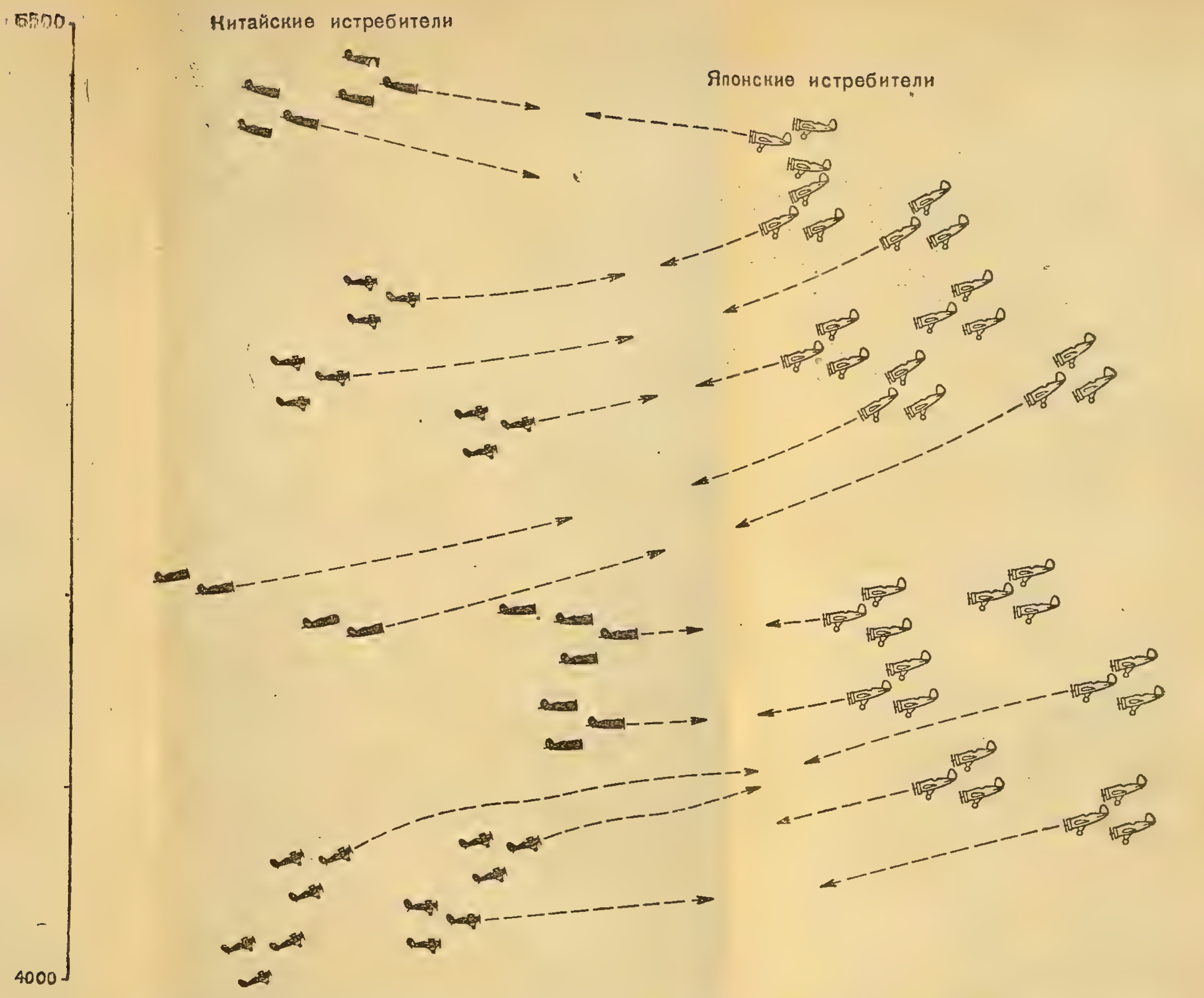
5500
Китайские истребители
Японские истребители
4000

Схема 22. Встреча групп китайских и японских истребителей в начале боя (лобовая атака).

-1-

~~44636~~

88525

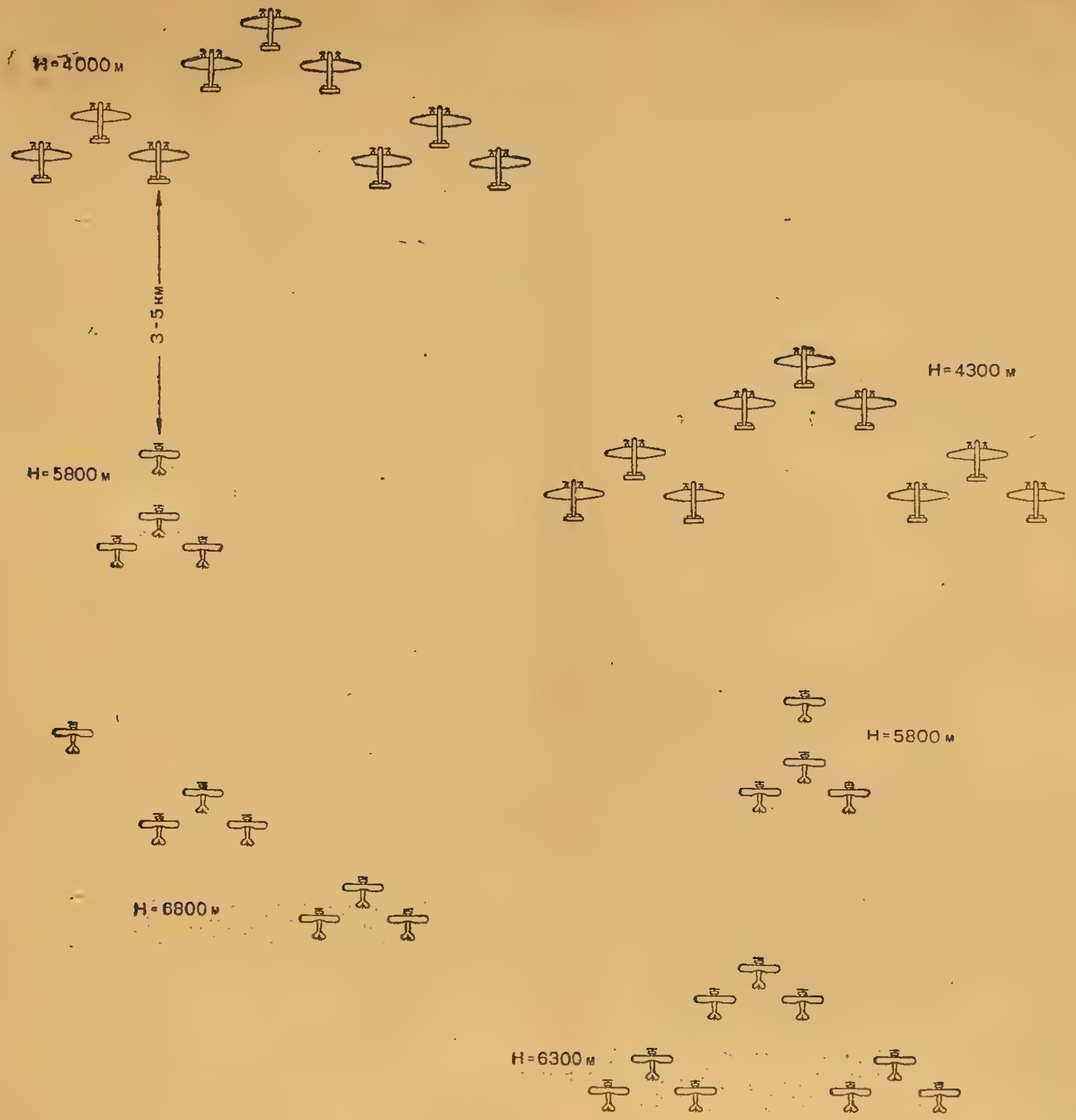
H=4000 м
3-5 км
H=5800 м
H=4300 м
H=5800 м
H=6800 м
H=6300 м

Схема 23. Боевой порядок японских бомбардировщиков в сопровождении истребителей при налете на аэродром Ханькоу.

88525

~~44636~~

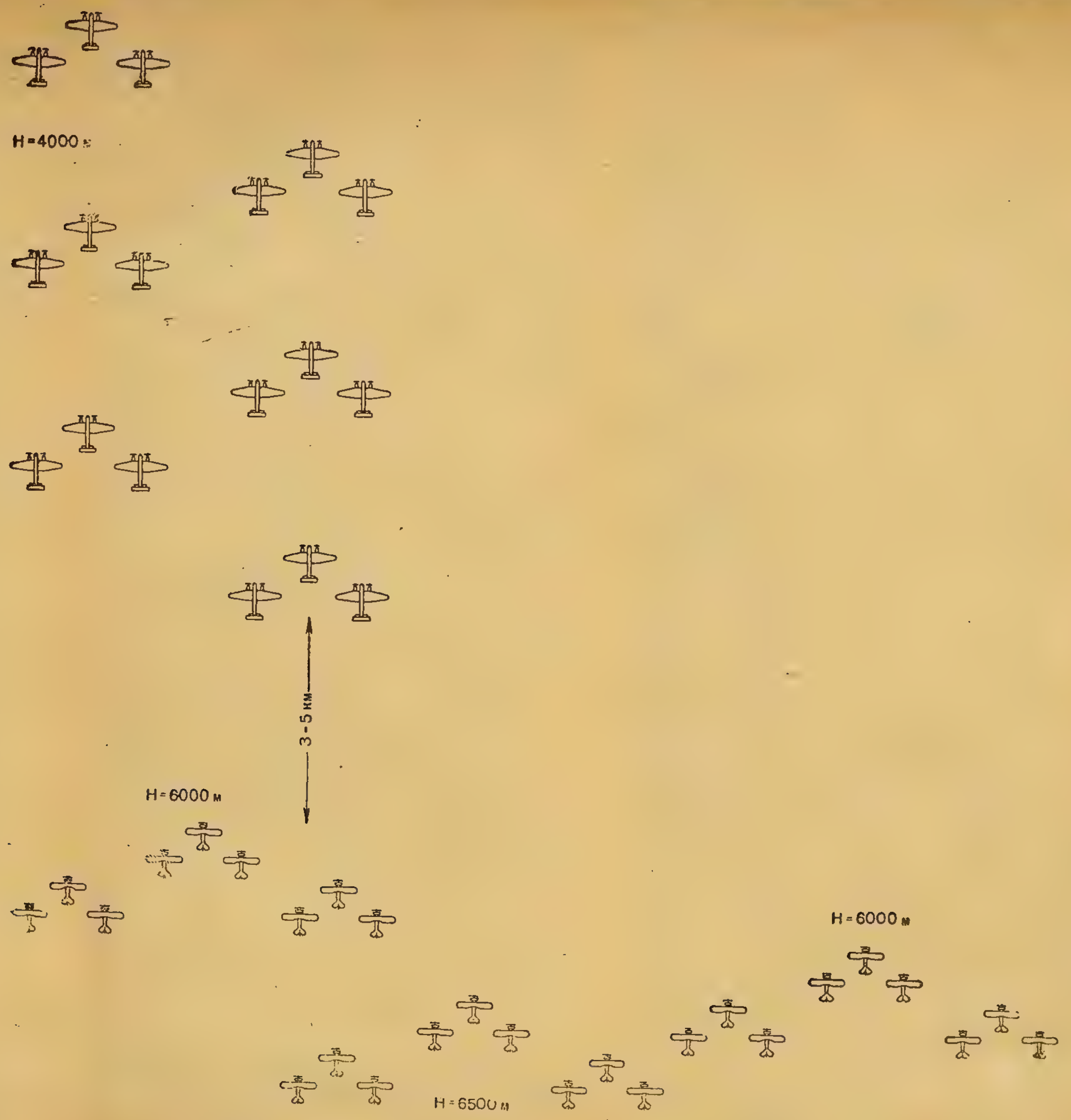
H=4000 м
3-5 км
H=6000 м
H=6000 м
H=6500 м

Схема 24. Боевой порядок японских бомбардировщиков, сопровождаемых истребителями при налете на завод г. Хань-Ян.

88525

~~44636~~

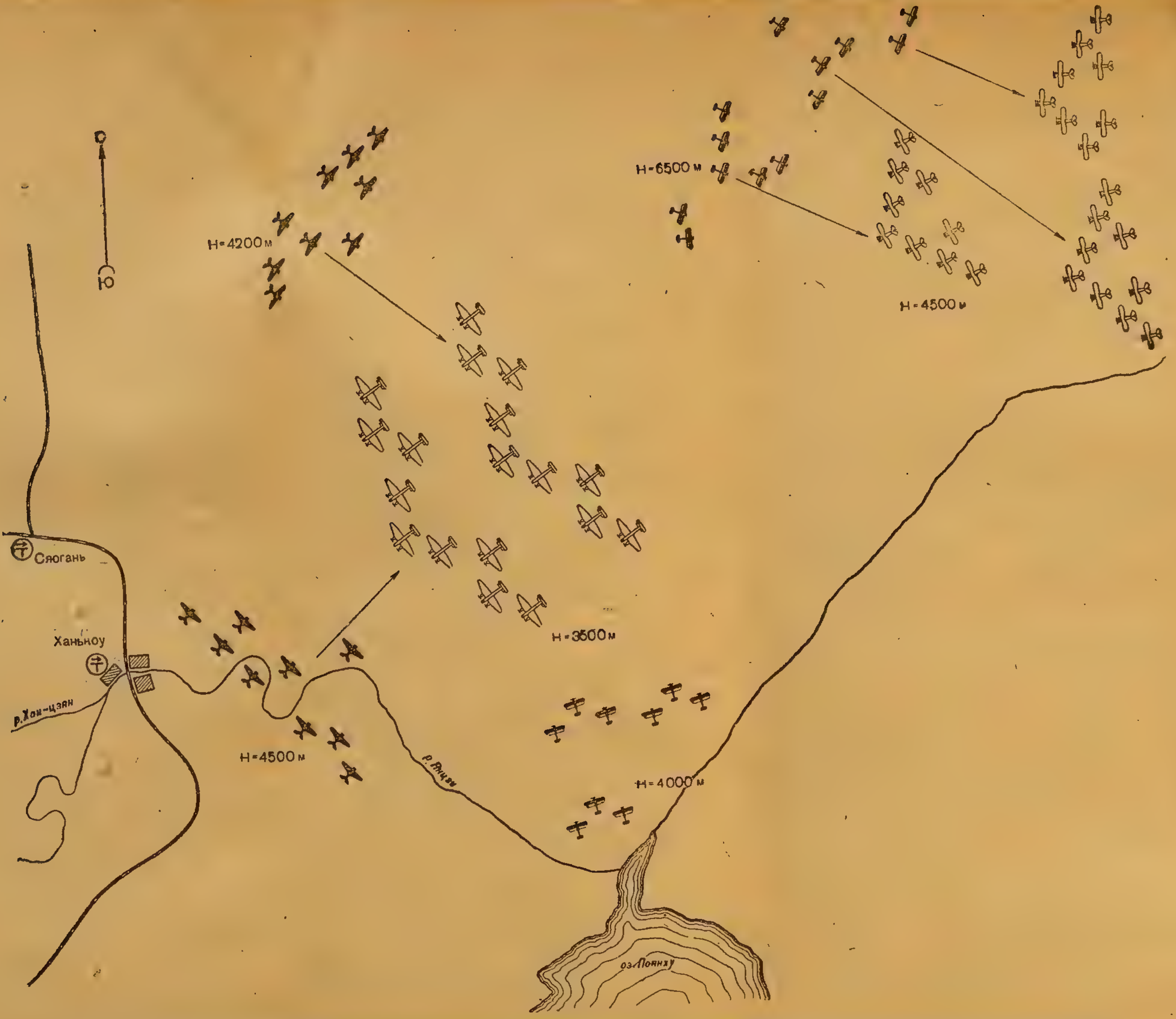
С
Ю
Н=4200м
Н=6500м
Н=4500м
Сяогань
Ханькоу
р.Хан-цзян
Н=4500м
Н=3500м
р.Янцзы
Н=4000м
оз.Поянху

Схема 25. Отрыв сопровождающих японских истребителей от бомбардировщиков и атаки китайскими истребителями японских бомбардировщиков.

— 4 —

88525

44636

4cA

100р.

2100р.